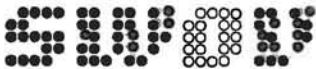


Alcoholgebruik en verkeersveiligheid

ALCOHOLGEBRUIK EN VERKEERSVEILIGHEID

De belangrijkste punten uit de gelijknamige discussienota over de voor- en nadelen van diverse beleidsalternatieven



Voorburg, 1979

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is in 1962 opgericht. Zij heeft tot taak, op grond van wetenschappelijk onderzoek, aan de overheid gegevens te leveren voor maatregelen die tot doel hebben de verkeersveiligheid te bevorderen. De uit dit wetenschappelijk onderzoek verkregen kennis wordt door de SWOV verspreid, hetzij in de vorm van afzonderlijke publikaties, hetzij in de vorm van artikelen in tijdschriften of door middel van andere communicatiemedia.

Het bestuur van de SWOV wordt gevormd door vertegenwoordigers van verscheidene ministeries, van het bedrijfsleven en van belangrijke maatschappelijke instellingen.

Het bureau van de SWOV wordt geleid door ir. E. Asmussen, directeur. Het bestaat o.a. uit de afdelingen: Onderzoek-coördinatie, Projectvoorbereiding en adviezen, Pre-crash onderzoek, Crash en Post-crash onderzoek, Methoden en technieken en Voorlichting.

INHOUD

<u>Ten geleide</u>	7
<u>Voorwoord</u>	9
1. <u>Inleiding</u>	10
2. <u>Evaluatie van het gevoerde beleid</u>	11
2.1. Ontwikkeling van het alcoholgebruik en de verkeers- onveiligheid in de jaren 1970-1977	12
2.2. Verklaring van het afgenomen alcoholgebruik onder automobilisten	13
3. <u>Uitgangspunten voor het ontwikkelen van nieuwe maatregelen</u>	17
4. <u>Inventarisatie van mogelijke maatregelen</u>	20
5. <u>Bespreking van 21 mogelijke maatregelen</u>	24
6. <u>Conclusies voor de beleidsvorming</u>	45
6.1. Aanvulling van het maatregelenoverzicht	45
6.2. Rangschikking van de maatregelen	46
6.3. Verder onderzoek	46
<u>Literatuur</u>	48
<u>Afbeeldingen en Tabellen</u>	49

Deze publikatie bevat de belangrijkste punten uit het SWOV-rapport "Alcoholgebruik en verkeersveiligheid" dat in maart 1979 is aangeboden aan de Directie Verkeersveiligheid (DVV) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat rapport vormde de voorlopige afronding van een aantal SWOV-onderzoekingen rond het gebruik en gevaar van alcohol in het verkeer. Het wordt gebruikt bij het interdepartementale beraad over maatregelen en activiteiten ter beperking van het probleem. Daartoe zijn, voornamelijk op basis van eerder uitgevoerd SWOV-onderzoek, de voor- en nadelen van een aantal beleidsalternatieven geïnventariseerd en geordend.

De bedoeling van deze samenvattende publikatie is dat zij een aanzet geeft tot een maatschappelijke discussie over de wenselijkheid van maatregelen en de mogelijkheden daarvoor. De onderzoekingen die aan deze publikatie voorafgingen, zijn in een serie rapporten stapsgewijs beschreven ten behoeve van een zo breed mogelijke kennisvermeerdering bij allen die betrokken zijn bij de bestrijding van het probleem van alcohol in het verkeer. Ook voor hen die zich primair betrokken voelen bij een bepaald aspect is het o.i. nuttig, zo niet noodzakelijk, kennis te nemen van alle facetten van het probleem zoals dit uit het onderzoek naar voren komt, teneinde tot een afgewogen oordeelsvorming te kunnen komen.

Eerste in de serie rapporten was "Rijden onder invloed", dat in 1976 werd gepubliceerd. Het is een studie van de (wetenschappelijke) literatuur over onderzoek dat in binnen- en buitenland werd verricht naar het gebruik en het gevaar van alcohol in het verkeer en naar activiteiten om dit gevaar te verminderen. Deze literatuurstudie was noodzakelijk om het effect van in Nederland ondernomen activiteiten te kunnen toetsen aan ervaringen in andere landen. Onderzoek naar de invloed van de Nederlandse "1-novemberwet" is hierin, vanwege de omvang ervan, niet beschreven.

Als tweede in de serie verscheen in 1977 het rapport "Alcoholgebruik onder automobilisten". Het bevatte de resultaten en het verslag van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten, dat de SWOV heeft gehouden in de jaren 1970, 1971, 1973, 1974 en 1975. Eind 1978 verscheen van dit rapport een herziene en uitgebreide versie waarin ook de onderzoeksresultaten van 1977 zijn opgenomen. Het geeft een uitvoerige representatieve beschrijving van het alcoholgebruik van Nederlandse automobilisten tijdens de weekeindnachten in het najaar, zowel vóór als na de invoering van de "1-novemberwet".

Derde in de serie was het in 1977 verschenen rapport "Ademanalyse-apparaten". Dit rapport geeft een verslag van beproevingen, binnen het onderzoek Rij- en drinkgewoonten, van ademanalyse-apparatuur van verschillende soort en makelij. Met zulke apparatuur kan bepaald worden in welke mate iemand "onder invloed" is. Het rapport geeft aanwijzingen over de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de onderzochte apparaten voor wetenschappelijke doeleinden.

VOORWOORD

Over rijden onder invloed is de laatste decennia betrekkelijk veel kennis beschikbaar gekomen door talrijke onderzoeken in Nederland en daarbuiten, zowel door verkeersveiligheidsonderzoekers als door criminologen. Die kennis is deels beschrijvend, deels verklaarend van aard. Ook is er veel bekend over het effect van maatregelen die in diverse landen genomen zijn.

Het rijden onder invloed zal binnenkort weer een zelfde omvang hebben aangenomen als vóór de wetwijziging van november 1974. Daarom is er aanleiding voor een grondige bezinning op het gevoerde beleid. Het overwegen van nieuwe maatregelen mag daarbij niet uit de weg worden gegaan.

Opdat bij het voorbereiden van eventuele nieuwe maatregelen zo goed mogelijk gebruik gemaakt wordt van de beschikbare kennis, heeft de SWOV geprobeerd deze kennis te integreren en te plaatsen binnen een kader dat nauw aansluit bij de vraagstelling van de maatschappij en het beleid. Om dat te bereiken heeft vooroverleg plaatsgevonden met de meest betrokken beleidsinstanties.

Het doel van deze publikatie is dan ook niet in de eerste plaats het uitdragen van onderzoeksresultaten zoals bij vroegere SWOV-publikaties. Bij deze publikatie staat het demonstreren van toepassingsmogelijkheden voorop. Daardoor wordt een maatschappelijke discussie mogelijk over eventuele nieuwe maatregelen tegen het rijden onder invloed. In de toekomst kunnen dergelijke publikaties vaker tegemoet worden gezien. Mede daarom is de SWOV bijzonder geïnteresseerd in reacties van lezers op deze eerste poging.

Deze publikatie is samengesteld door mr. P. Wesemann (afdeling Projectvoorbereiding en adviezen) in nauwe samenwerking met drs. P.C. Noordzij, psycholoog, en ing. J.A.G. Mulder (beiden van de afdeling Pre-crash onderzoek).

Ir. E. Asmussen

Directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWOV

1. INLEIDING

Eind 1974 hebben een aantal belangrijke veranderingen plaatsgevonden in het overheidsbeleid met betrekking tot alcoholgebruik in het verkeer. Op korte termijn hadden sommige maatregelen een gunstig effect op het rijden onder invloed en daarmee op de verkeersveiligheid. De laatste jaren is het alcoholgebruik onder automobilisten echter weer beduidend toegenomen. Op dit moment kan nog van een zeker residu-effect van de destijds genomen maatregelen worden gesproken. Over enige tijd zal dat waarschijnlijk geheel verdwenen zijn, zodat de situatie van vóór 1974 weer is bereikt. Dit rechtvaardigt een bezinning op de vraag of een bijstelling van het beleid gewenst is. Deze publikatie is bedoeld om bouwstenen aan te dragen voor een discussie over deze vraag.

Voor een beantwoording van de vraag moet men allereerst inzicht hebben in het tot op heden gevoerde beleid. Ook moet worden nagegaan welke onderdelen van het beleid de in 1974 opgetreden zeer sterke daling van alcoholgebruik in het verkeer hebben veroorzaakt. Kennis hierover kan gebruikt worden bij het voorbereiden van nieuwe maatregelen.

Vervolgens moeten allerlei mogelijke nieuwe maatregelen geïntventariseerd worden. Daarbij is in deze publikatie uitgegaan van de denkbeeldige positie van een automobilist die geconfronteerd wordt met de mogelijkheid van alcoholgebruik. Er wordt nagegaan bij welke stappen in zijn beslissingsproces de overheid zou kunnen ingrijpen om het uiteindelijke resultaat in een veiliger richting bij de sturen. Uit de vele mogelijkheden tot ingrijpen is een selectie van 21 maatregelen gemaakt. Enkele van deze maatregelen zijn uitsluitend geselecteerd, omdat ze bij discussies in het verleden weleens ter sprake zijn gekomen. Het is mogelijk dat deze maatregelen bij nadere bestudering weinig blijken bij te dragen tot een vermindering van de verkeersonveiligheid.

Om het beleid in staat te stellen zijn uiteindelijke keuze te bepalen worden van elke maatregel de kosten en de voordelige en nadelige effecten op het maatschappelijk welzijn geïntventariseerd. Bij drie maatregelen gebeurt dit gedetailleerd, bij de overige achttien globaal.

De uiteindelijke keuze van een maatregel of een combinatie van verschillende maatregelen is bij uitstek een taak voor de verantwoordelijke beleidsinstanties en komt hier dan ook niet aan de orde. Wel worden enkele suggesties gedaan voor de wijze waarop men een volgorde naar voorkeur in de maatregelen kan aanbrengen.

2. EVALUATIE VAN HET GEVOERDE BELEID

Op 1 november 1974 werden een aantal bepalingen in de Wegenverkeerswet gewijzigd. De voornaamste wijzigingen waren:

- de invoering van een bovengrens voor het bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5 promille (d.w.z. dat één liter bloed niet meer dan 0,5 gram alcohol mag bevatten);

- de invoering van een verplichte blaasproef (als voorselectie) en een verplichte bloedproef.

In verband met de invoering van deze zogenaamde "1-novemberwet" werd een intensieve voorlichtingscampagne gehouden door Veilig Verkeer Nederland (VVN).

Na de wetswijziging vonden ook een aantal veranderingen op het vlak van de wetshandhaving plaats. Voor een deel waren deze een direct gevolg van de wetswijziging, voor een deel getuigden ze van een veranderde beleidsvisie. Bij de opsporing door de politie waren de belangrijkste veranderingen: meer willekeurige aanhoudingen (met name landelijk gecoördineerde fuik-controles), meer aandacht voor rijders onder invloed tijdens de surveillances, gebruik van blaasbuisjes en de verplichte bloedproef; dit resulteerde in meer rijverboden en een stijging van het aantal processen-verbaal met meer dan 100% (tabel 1). Bij de berechting kon in veel gevallen een vereenvoudigde bewijsprocedure worden gevolgd: het Openbaar Ministerie hoefde niet meer de "onbekwaamheid" van de verdachte te bewijzen maar slechts overschrijding van de limiet op grond van de uitslag van de bloedproef. Er werden naar verhouding minder vrijheidsstraffen opgelegd dan voor de wetswijziging. Niettemin steeg - als gevolg van de grote vermeerdering van strafzaken - het absolute aantal vrijheidsstraffen (tabel 1). Dit versterkte de capaciteitsproblemen waar het gevangeniswezen ook vóór 1974 al mee worstelde.

Naast alle beleidsveranderingen in de strafrechtelijke sfeer werd in sommige plaatsen voor vervoersalternatieven gezorgd (borrel-bussen). Ook werden enige particuliere initiatieven ontplooid (bijv. Van Agt-cocktail; de actie Weet je wetje - hier staat je bedje). Omdat ze landelijk bezien van weinig betekenis waren, zullen deze laatste ontwikkelingen verder buiten beschouwing blijven.

Wat heeft dit alles nu bijgedragen tot vermindering van de verkeers-
onveiligheid?

Hiervoor moeten in feite twee vragen worden beantwoord:

1. Is het alcoholgebruik, en als gevolg daarvan de verkeersonveiligheid, afgenomen sinds de wetswijziging?

2. Zo ja, aan welke onderdelen van het beleid kan het afgenomen alcoholgebruik worden toegeschreven?

In de volgende paragrafen zal worden geprobeerd deze vragen te beantwoorden.

2.1. Ontwikkeling van het alcoholgebruik en de verkeersonveiligheid in de jaren 1970-1977

Voor een beschrijving van de "alcohol-onveiligheid" zijn twee soorten gegevens beschikbaar: cijfers over ongevallen en over het alcoholgebruik onder automobilisten.

Eerst zullen we gegevens bekijken over het alcoholgebruik onder automobilisten. Deze zijn afkomstig uit het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten (SWOV, 1978). Ze hebben betrekking op weekeindnachten van het najaar. In afbeelding 1 kan men zien dat van 1970 tot 1973 het alcoholgebruik van automobilisten toenam.

Hoewel in 1973 het percentage automobilisten dat gedronken had groter was dan in 1970 en 1971, waren de BAG-waarden minder hoog. In de weekeindnachten onmiddellijk na 1 november 1974 waren de automobilisten vrijwel alcoholvrij. In het laatste weekeinde vóór 1 november bleek het alcoholgebruik al te zijn gedaald ten opzichte van voorgaande jaren. Een jaar later, in 1975, is het alcoholgebruik gestegen tot een duidelijk hoger niveau. In de volgende jaren zet deze stijging zich geleidelijk voort, maar in 1977 ligt het niveau nog steeds onder het niveau van 1973.

Vervolgens kunnen we het aantal verkeersongevallen bekijken als gevolg waarvan iemand overleden is, de zgn. dodelijke ongevallen (Noordzij, 1977). Afbeelding 2 geeft een overzicht van het totale aantal dodelijke ongevallen dat jaarlijks in Nederland plaatsvindt. Bij het interpreteren van de afbeeldingen moet rekening worden gehouden met het feit dat het jaartotalen zijn (het totaal over de voorafgaande twaalf maanden) die steeds aan het eind van een kwartaal zijn afgezet. Het aantal dodelijke ongevallen vertoont sinds 1973 een daling die tot eind 1975 aanhoudt. In de tussenliggende periode zijn geen plotselinge veranderingen waarneembaar. Het is echter denkbaar dat zich bij bepaalde typen ongevallen veranderingen hebben voorgedaan die geneutraliseerd of versterkt worden door gelijktijdige veranderingen bij andersoortige ongevallen.

Het is aannemelijk dat de beleidsveranderingen ten aanzien van het alcoholgebruik in het verkeer een verschillend effect hebben op de volgende typen dodelijke ongevallen:

- dodelijke ongevallen waarbij tenminste één rijdende personenauto betrokken is, versus overige dodelijke ongevallen;
- ongevallen bij nacht (22.00 - 04.00 uur) versus bij dag;
- ongevallen in weekeinde (vrijdagnacht, zaterdag, zondag) versus op werkdagen.

In afbeelding 3 zijn alleen dodelijke ongevallen weergegeven waarbij tenminste één rijdende personenauto betrokken was; deze zijn onderverdeeld naar dag/nacht en weekeinde/werkdag. Overdag blijken de aantallen voor werkdagen en weekeinden zich in dezelfde richting te ontwikkelen. 's Nachts is er sinds eind 1973 voor de weekeinden een lichte daling te zien die zich van eind 1974 tot eind 1975 versterkt voortzet: van eind 1974 tot eind 1975 daalt het aantal met ongeveer 100 per jaar tot iets beneden de 200; daarna is er een stijging met ruim 40 tot eind 1976. Voor de nachten van werkdagen is dit verloop bijna niet meer te herkennen.

De ongevallengegevens en de gegevens over het alcoholgebruik wijzen dus in dezelfde richting. Er is omstreeks november 1974 een vrij abrupte daling opgetreden in het alcoholgebruik onder automobilisten. Binnen een jaar was een belangrijk deel van deze afname weer verdwenen. Sindsdien stijgt het alcoholgebruik geleidelijk verder. Deze ontwikkeling in het alcoholgebruik onder automobilisten loopt parallel met die van het aantal dodelijke ongevallen. In de jaren na de wetswijziging is dus een duidelijke winst aan veiligheid geboekt.

2.2. Verklaring van het afgenomen alcoholgebruik onder automobilisten

Bij het zoeken naar een verklaring voor het afgenomen alcoholgebruik moeten we ons primair richten op het rij- en drinkgedrag van de verkeersdeelnemers. In theorie kunnen daarin veranderingen opgetreden zijn als gevolg van:

- de morele afwijzing van het rijden onder invloed;
- de kennis over de onveiligheid van het rijden onder invloed;
- de verwachting dat men door de politie zal worden aangehouden;
- de verwachting dat men bij een aanhouding zal worden betrapt;
- de verwachting dat men na betrapting een bepaalde straf zal krijgen.

Om als verklaring voor het afgenomen alcoholgebruik te kunnen dienen, moeten deze factoren omstreeks november 1974 een rol hebben gespeeld. Daarnaast moet liefst ook uit ander onderzoek van een relatie gebleken zijn tussen die factoren en een afname van het alcoholgebruik onder automobilisten. We zullen nagaan of bij één of meer van genoemde factoren aan deze voorwaarden is voldaan.

a. Morele afwijzing van rijden onder invloed

Bij diverse overheidsactiviteiten (voorlichting, optreden van politie en justitie) is (mede) geappelleerd aan morele opvattingen van mensen. Uit een reeks opiniepeilingen blijkt dat het aantal voorstanders van de 1-novemberwet eind 1974 duidelijk toenam en sindsdien minimaal op dat niveau is gebleven. Dit kan worden uitgelegd als een toegenomen morele afwijzing van rijden onder invloed; het kan ook wijzen op gezagsgetrouwheid.

Toch is er weinig reden om een eventueel veranderde moraal als verklaring van het afgenomen alcoholgebruik aan te merken. Uit veel onderzoek is bekend dat er grote discrepanties bestaan tussen iemands opvattingen over hoe "men" zich behoort te gedragen en het eigen gedrag. Dit geldt ook voor het gebruik van alcohol bij snelverkeer (Bianchi e.a., 1970). Bovendien is in 1975 en 1977 het alcoholgebruik onder automobilisten weer toegenomen. Het is niet waarschijnlijk dat de moraal in zo'n kort tijdsbestek aan zulke sterke schommelingen onderhevig is.

b. Kennis over onveiligheid van rijden onder invloed

In veel voorlichtingsacties is - op zijn minst impliciet - het gevaar van rijden onder invloed onder de aandacht van een breed publiek gebracht. De opvattingen van automobilisten over de gevaren van alcohol in het verkeer zijn na november 1974 duidelijk - maar

niet erg veel - verschoven. Uit het onderzoek Rij- en drinkgewoonten (SWOV, 1978) blijkt het aantal glazen dat men nog denkt te kunnen gebruiken zonder extra kans op een ongeval, na de wetswijziging gemiddeld wat te zijn gedaald (tabel 2).

Om verschillende redenen moet enige terughoudendheid worden betracht met het verklaren van het afgenomen alcoholgebruik uit deze toegenomen kennis.

Ten eerste is niet bekend of de gewijzigde opvattingen over verantwoord alcoholgebruik in de tijd gezien vooraf gingen aan wijzigingen in het feitelijke rij- en drinkgedrag; ze kunnen er ook het gevolg van zijn geweest. Mensen passen hun opvattingen wel vaker aan bij hun gedrag.

Ten tweede is uit ander onderzoek gebleken dat voorlichting wel eens leidde tot een toename van kennis, maar dat in die gevallen gedragsveranderingen niet of nauwelijks waarneembaar waren (SWOV, 1976a).

Ten derde bleken enige jaren terug in Groot-Brittannië de rij- en drinkgewoonten te veranderen zonder dat de kennis over de verhoogde ongevalskans was toegenomen. Er moet dus op zijn minst ook een andere factor in het spel zijn.

Ten vierde is deze verklaring niet te rijmen met het sinds 1975 weer toenemende alcoholgebruik.

c. Verwachting te worden aangehouden door de politie

De grotere frequentie van het politietoezicht is een van de voornaamste onderwerpen in de publiciteit rondom het wetsontwerp geweest. Er zijn ook vaker dan voorheen controleacties gehouden, zodat meer weggebruikers de politie hebben kunnen waarnemen. Er zijn echter geen gegevens beschikbaar over het beeld dat automobilisten met behulp van deze informatie hadden opgebouwd van de kans om door de politie te worden aangehouden (de zgn. subjectieve pakkans). Daarvoor bestaat ook nog geen valide en nauwkeurig meetinstrument. De indruk bestaat dat kort na de wetswijziging veel mensen de kans op controle sterk toegenomen achtten, of er op zijn minst onzeker over waren. Op grond van ervaring werden deze hoge verwachtingen in de daaropvolgende jaren afgezwakt.

Uit ander onderzoek is gebleken dat er een relatie bestaat tussen politietoezicht en naleving van bepaalde wettelijke voorschriften. Ook hierbij werd niet de subjectieve pakkans gemeten.

Enerzijds werd gevonden dat het uitoefenen van toezicht (althans het wekken van die indruk) samengaat met een betere naleving van voorschriften (SWOV, 1975). In Groot-Brittannië werd dit bij de nieuwe alcoholwet van 1967 geconstateerd. Toen na verloop van tijd bleek dat de intensiteit van het toezicht minder groot was dan voorzichtigheidshalve werd aangenomen, herstelde zich het oude gedrag (SWOV, 1976a).

Anderzijds werd in Nieuw-Zeeland gevonden dat een nieuwe alcoholwet weinig effect heeft op de verkeersveiligheid, indien bij de voorlichting weinig aandacht wordt geschonken aan het politietoezicht (Hurst, 1977).

Met behulp van deze factor zou derhalve niet alleen de sterke daling van het alcoholgebruik in 1974 verklaard kunnen worden, maar ook de toename sinds 1975.

d. Verwachting te worden betrapt bij aanhouding

Door de wetswijziging werd het makkelijker voor de politie om op te treden (via een proces-verbaal en/of een rijverbod) tegen mensen met een te hoog BAG: de wettelijke limiet ligt beduidend lager dan onder de oude wet gebruikelijk was en de opsporingsbevoegdheden van de politie zijn verruimd (vooral door de verplichte blaas- en bloedproef). Hieraan is ook uitgebreid aandacht geschonken in de voorlichting. Het is niet bekend of dit tot een verandering heeft geleid van de zgn. subjectieve ontdekkingskans (de kans in de ogen van de automobilist om bij een aanhouding betrapt te worden op een te hoog BAG). Ook hiervoor ontbreekt een geschikt meetinstrument.

De indruk bestaat dat kort na de wetswijziging veel mensen de kans op ontdekking wat groter vonden, maar daar op grond van praktijkervaringen langzamerhand op zijn teruggekomen. Nogal wat mensen blijken namelijk met een te hoog BAG door de mazen van het selectienet van de politie te glippen. Tijdens acties van de Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC) in 1975 werd bij 1% van de aangehouden bestuurders een te hoog BAG geconstateerd (rijverbod, proces-verbaal); volgens het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten echter had in datzelfde jaar 9% van de automobilisten een BAG van 0,5 promille of hoger (tabel 1 en afbeelding 1). Dit is voor een deel het gevolg van de werkwijze van de politie: meestal worden alleen mensen tot een blaasproef verplicht als duidelijk waarneembaar is dat ze onder invloed zijn. Sinds kort laat men bij sommige acties iedereen blazen die zegt iets gedronken te hebben. Daarnaast produceert het blaasbuisje veel zgn. valse negatieven: mensen die beneden de streep scoren maar in werkelijkheid teveel op hebben. Deze omstandigheden leiden er toe dat mensen met BAG's even boven de 0,5-grens (tot 0,8 à 1,0 promille) een relatief kleine kans hebben om bij aanhouding betrapt te worden op overschrijding van de limiet. Dit stemt overeen met het feit dat het gemiddelde BAG bij de bloedproeven nog vrijwel even hoog is als vóór de wetswijziging en ruim 1,5 promille bedraagt (Verburgt, 1977). Bij dit gemiddelde moet wel in aanmerking worden genomen dat hierin niet de betrapte bestuurders zijn begrepen wier overtreding alleen met een rijverbod werd afgedaan.

Soortgelijke wetswijzigingen, met een lagere limiet en ruimere opsporingsbevoegdheden, zijn ook in andere landen ingevoerd. Anders dan in Nederland gingen die niet gepaard met een grotere frequentie van het politietoezicht en voorlichting daarover. In die andere landen werd geen belangrijk effect op de verkeersveiligheid of het alcoholgebruik van automobilisten waargenomen (SWOV, 1976a; Hurst, 1977). Dit pleit er dus tegen dat de subjectieve ontdekkingskans als verklaring wordt aangemerkt voor het afgenomen alcoholgebruik na de wetswijziging van 1974. Anderzijds is hiermee niet uitgesloten dat deze factor wel in combinatie met de subjectieve pakkans dat effect teweeg heeft gebracht

De bijdrage van de subjectieve ontdekkingskans zal in dat geval vermoedelijk niet groot zijn geweest.

e. Verwachting te worden bestraft na betrapping

In het straftoematingsbeleid van de rechterlijke macht zijn na de wetswijziging duidelijke veranderingen opgetreden, maar hieraan is in het openbaar nauwelijks aandacht geschonken.

Het is niet bekend of deze beleidsveranderingen geleid hebben tot veranderde opvattingen van automobilisten over de te verwachten straf bij een veroordeling, de zgn. subjectieve straffkans. Waarschijnlijk is dat echter niet, omdat uit een onderzoek van Steenhuis (1975) blijkt dat automobilisten nauwelijks weet hebben van de gebruikelijke straftoemeting.

In hetzelfde onderzoek heeft Steenhuis nagegaan of er een verband bestaat tussen de subjectieve straffkans en het rijden onder invloed. Bij de ondervraagde automobilisten bleek hun - meestal onjuiste - verwachting over het straftoematingsbeleid geen samenhang te vertonen met hun BAG. De subjectieve straffkans kan dus geen geschikte verklaring vormen voor het afgenomen alcoholgebruik onder automobilisten, temeer niet omdat de wijzigingen in de straftoemeting zich pas in de loop van 1975 begonnen te voltrekken, terwijl het alcoholgebruik al rond november 1974 afnam. Het is praktisch onmogelijk dat automobilisten toen al anticipeerden op een wijziging in de straftoemeting.

Conclusies

Van de besproken factoren levert de verwachting om door de politie te worden aangehouden (de subjectieve pakkans) de meest waarschijnlijke verklaring. De ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten zullen dus vooral beïnvloed zijn door publiciteit over verhoogde politieactiviteiten en door frequenter toezicht.

Het is niet uitgesloten dat de verwachting om bij aanhouding betrapt te worden op een te hoog BAG (de subjectieve ontdekkingskans) en de toegenomen kennis over de verhoogde ongevalskansen van rijden onder invloed ook een bijdrage hebben geleverd aan de toegenomen veiligheid. Die bijdrage zal dan vermoedelijk niet groot geweest zijn.

3. UITGANGSPUNTEN VOOR HET ONTWIKKELEN VAN NIEUWE MAATREGELEN

Op korte termijn heeft de wetswijziging van 1974 een gunstig effect op de verkeersveiligheid gehad. Dat effect is inmiddels voor een groot deel verdwenen en te verwachten valt dat bij ongewijzigd beleid het onveiligheidsniveau van vóór de wetswijziging geleidelijk zal terugkeren. Het behoort tot de taak van de SWOV om dit te signaleren en om - met gebruikmaking van de beschikbare kennis - mogelijkheden voor maatregelen aan te geven die deze ontwikkeling kunnen keren. Daarmee begeeft ze zich op het vlak van de beleidsvoorbereiding, maar niet met de bedoeling op de stoel van de beleidsman te gaan zitten. De SWOV beperkt zich tot het aandragen van allerlei alternatieven met vermelding van hun voordelige en nadelige effecten. De keuze uit de geboden alternatieven, op grond van een weging van voor- en nadelen, blijft de verantwoordelijkheid van de beleidsmensen.

Onder maatregel wordt hier verstaan: elke bewust aangebrachte verandering in het beleid van de centrale overheid, zoals dat medio 1978 gevoerd werd. Om de verschillende maatregelen gemakkelijker met elkaar te kunnen vergelijken, wordt steeds nagegaan wat de consequenties ervan zullen zijn bij invoering in 1980. In eerste instantie beperken we ons tot enkelvoudige maatregelen. Later zullen ook combinaties van maatregelen besproken worden.

Aangenomen is dat de doelstelling van het beleid is: vergroting van het maatschappelijk welzijn. Om de bijdrage van een maatregel tot het welzijn te kunnen beoordelen, hebben de beleidsinstanties informatie nodig over de kosten van de maatregel, de effecten op een aantal welzijnsaspecten en de verdeling van de effecten over de bevolking. Of een bepaald aspect relevant is en hoe zwaar het ten opzichte van andere aspecten gewogen moet worden, staat ter beoordeling van het beleid. Hier wordt volstaan met een zo volledig mogelijk overzicht van welzijnsaspecten die door één of meer van de onderzochte maatregelen veranderd worden. Om de effecten en de kosten te kunnen meten zijn indicatoren nodig; de keuze daarvan heeft mede op praktische gronden plaatsgevonden.

Voor meting van de effecten van een maatregel zijn de volgende indicatoren gekozen: aantal bestuurders onder invloed, aantal dodelijke ongevallen, tijdverlies bestuurders, aantal politieke dwalingen, vrijheidsbeperkingen opgelegd door politie c.q. executieorganen, ongunstige sociale effecten, kwantiteit en kwaliteit van sociale contacten, onrustgevoelens van derden.

Voor meting van de kosten zijn gekozen: werklast en materiaalverbruik van politie, artsen, Gerechtelijk Laboratorium, Openbaar Ministerie, rechterlijke macht, advocatuur, executieorganen, publiciteitsmedia; inkomsten voor de overheid.

Waar dat mogelijk is en van belang lijkt, zal informatie worden verstrekt over de verdeling van de effecten over de bevolking. Ook de uitvoerbaarheid van de maatregelen zal ter sprake komen.

Bij het zoeken naar mogelijkheden om het welzijn te vergroten kan men in dit verband drie soorten maatregelen onderscheiden:

- maatregelen die ten doel hebben het alcoholgebruik in het algemeen terug te dringen: algemene alcoholmaatregelen;
- maatregelen die de verkeersveiligheid proberen te vergroten: veiligheidsmaatregelen;
- maatregelen die bij gelijkblijvende onveiligheid de kosten en ongunstige neveneffecten van het huidige beleid proberen te verminderen: efficiency-maatregelen.

Het accent zal worden gelegd op de veiligheidsmaatregelen. Het ligt niet op de weg van de SWOV om een studie te wijden aan het beleid met betrekking tot het alcoholgebruik in Nederland. Temeer niet omdat binnenkort in ander verband een grondige bezinning op dit beleid zal plaatsvinden. Algemene alcoholmaatregelen zullen hier dan ook niet besproken worden. Dit neemt niet weg dat algemene alcoholmaatregelen die doeltreffend blijken te zijn, vermoedelijk ook effect zullen hebben op het rijden onder invloed. Ook efficiency-maatregelen behoren niet tot het centrale studie-object van de SWOV. Het is echter nuttig te weten of ze werkelijk geen invloed op de onveiligheid hebben, hetgeen zonder wetenschappelijke kennis moeilijk is vast te stellen. Bovendien kunnen de bespaarde gelden gebruikt worden voor veiligheidsmaatregelen. Daarom zullen wel enkele efficiency-maatregelen besproken worden.

Binnen de sfeer van de veiligheidsmaatregelen kan men twee typen onderscheiden:

- maatregelen die gericht zijn op het terugdringen van alcoholgebruik in het wegverkeer;
- maatregelen die ten doel hebben om - bij gelijkblijvend alcoholgebruik in het verkeer - ofwel speciaal de veiligheid van rijders onder invloed te vergroten, ofwel de verkeersveiligheid in het algemeen te bevorderen.

De meeste aandacht zal worden geschonken aan het eerste type maatregelen. Toch kan het interessant zijn om ook eens een maatregel in overweging te nemen die het huidige alcoholgebruik als gegeven aanneemt en langs andere weg de veiligheid tracht te vergroten. Of dat een "omweg" is, hangt af van de opbrengsten in relatie tot de kosten van zo'n maatregel. Daarom zal ook een dergelijke maatregel worden besproken.

Het probleemveld "alcoholgebruik en wegverkeer" wordt in dit rapport beperkt tot autorijden onder invloed. Het alcoholgebruik van andere categorieën weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorfietsers) blijft wegens gebrek aan gegevens buiten beschouwing. Nog een beperking is dat andere stoffen dan alcohol die (op zichzelf of in combinatie met een geringe hoeveelheid alcohol) eveneens nega-

tieve invloed op de rijvaardigheid hebben, buiten beschouwing worden gelaten. Hierbij valt te denken aan bepaalde medicijnen en drugs. Naar verwachting zal de Gezondheidsraad zich binnenkort over dit vraagstuk buigen.

4. INVENTARISATIE VAN MOGELIJKE MAATREGELN

Bij het bedenken van (theoretisch) mogelijke maatregelen is in de eerste plaats aandacht geschonken aan maatregelen die gericht zijn op het verminderen van het rijden onder invloed. Als vertrekpunt is daarbij gekozen voor de positie van een automobilist die geconfronteerd wordt met de mogelijkheid om alcohol te gebruiken. Of hij al dan niet onder invloed aan het verkeer zal gaan deelnemen, hangt af van een reeks beslissingen die hij grotendeels onbewust of routinematig neemt. Elk stapje in zijn beslissingsproces biedt wellicht aanknopingspunten voor de overheid om door een bepaalde ingreep het proces in een veiliger richting bij te sturen. Getracht is om een zo volledig mogelijk overzicht van dergelijke ingrepen op te stellen. De effectiviteit van de verschillende ingrepen blijft hier nog buiten beschouwing; die wordt onderzocht in hoofdstuk 5.

Wanneer de automobilist zijn reisbestemming en de route daarheen heeft bepaald, moet hij vervolgens beslissen over:

- de wijze van verkeersdeelname (aard van het vervoermiddel);
- het gebruik van alcoholhoudende drank;
- het tijdstip van vertrek.

Bij een beslissing over elk van deze onderwerpen kiest hij uit de beschikbare alternatieven, daarbij geleid door een aantal overwegingen.

Het model op de volgende pagina geeft een overzicht van mogelijke alternatieven en keuzebepalende factoren die een rol spelen in het beslissingsproces. Doel van dit model is om bijsturingsmogelijkheden voor de overheid op het spoor te komen en niet om een theoretisch en empirisch verantwoorde beschrijving van de werkelijke besluitvorming te geven. Daarvoor is dit model te simpel; zo komen bijvoorbeeld tal van onbewuste elementen in het beslissingsproces er niet in tot uitdrukking.

Het model gaat ervan uit dat de beslisser niet zoveel alcohol heeft geconsumeerd dat hij geheel onberokenbaar is. In zo'n geval zou vrijwel geen enkele maatregel effect hebben. Bij de meeste maatregelen moet dan ook de gedachte voorop staan dat zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat iemand in dat stadium geraakt. Dit neemt niet weg dat ook iemand die minder dan die hoeveelheid alcohol heeft gedronken, anders handelt dan in nuchtere toestand. Daarom is "geconsumeerde alcohol" steeds bij de keuzebepalende factoren genoemd.

Bij het opstellen van het model is gedacht aan de situatie dat iemand buitenshuis (in een café, restaurant, op visite) alcohol kan gebruiken en van plan is om vrij kort daarna af te reizen naar elders (huis, werk). De situatie waarin iemand zich voorbereidt op zijn vertrek naar een plaats van (potentieel) alcoholgebruik laat zich minder goed met behulp van dit model analyseren. Toch kan een maatregel die be-

beslissingsonderwerp	alternatieven	keuzebepalende factoren
wijze van verkeersdeelnamen	<ul style="list-style-type: none"> -auto, zelf besturen -auto, passagier (indien aanwezig) laten besturen -auto, huurchauffeur (indien aanwezig) laten besturen -openbaar vervoer volgens dienstregeling (indien aanwezig) -taxi, bustaxi 	<ul style="list-style-type: none"> -snelheid, kosten, comfort van de verplaatsing -verwachte risico's (kans op: ongeval, last met justitie, geen verzekeringsuitkering) -aanwezigheid auto (later ophalen) -geconsumeerde alcohol
gebruik alcoholhoudende drank	<ul style="list-style-type: none"> -hoeveelheid en soort drank -consumptiesnelheid -voedselconsumptie 	<ul style="list-style-type: none"> -individuele en sociale functie alcoholgebruik -anticipatie op verkeersdeelnamen (met verwachte risico's) -consumptie-remmende omgeving -bereidheid passagier tot overleg over alcoholgebruik -geconsumeerde alcohol
tijdstip van vertrek	<ul style="list-style-type: none"> -wachten in auto -wachten in horeca of in huis -overnachten in horeca of in huis -alcoholafbraak versnellen -vertrek technisch verhinderen 	<ul style="list-style-type: none"> -gepland tijdstip van aankomst -verwachte risico's van zelf besturen auto -kosten, comfort van wachten resp. overnachten -geconsumeerde alcohol

dacht is naar aanleiding van het eerste type situatie (zeg maar: de terugreis), ook effectief zijn bij het tweede type (de heenreis). Daaraan moet dan wel apart aandacht worden geschonken bij de uitvoering van zo'n maatregel.

Stel dat de overheid wil bereiken dat mensen een taxi nemen als ze teveel hebben gedronken. Dan is het van belang om, naast het geven van voorlichting over de risico's van rijden onder invloed, ook erop te wijzen dat het beter is om de keuze van het vervoermiddel voor de terugreis heel bewust al bij de heenreis te maken. Op dat moment is men nog nuchter en is de keuze minder beperkt (men hoeft de auto later niet op te halen). Voor de beoordeling van de effectiviteit van een maatregel is het onderscheid tussen heen- en terugreis overigens niet van belang: het gaat om het terugdringen van het rijden onder invloed; waar de bestuurders vandaan komen of naar toe gaan, doet er uiteindelijk niet toe.

De ingrepen van overheidswege kunnen voor een deel door de centrale overheid "in eigen beheer" worden uitgevoerd, voor een deel door anderen op instigatie van de centrale overheid.

De wijze van verkeersdeelname (gegeven alcoholconsumptie en tijdstip van vertrek) kan men beïnvloeden door:

- het vergroten van het aanbod c.q. het verlagen van de prijzen van openbaar vervoer, (bus)taxi's en huurchauffeurs voor automobilisten onder invloed;
- het beter in staat stellen van bestuurders om hun eigen BAG te schatten (voorlichting, training, zelfmeet-apparatuur);
- het informeren van bestuurders over risico's van rijden onder invloed en over het belang om tijdig tevoren het vervoermiddel te kiezen;
- het vergroten van de kans om met politie en justitie in aanraking te komen (meer controles, betere meetapparatuur);
- het opleggen van strengere straffen;
- het geven van korting op de verzekeringspremie bij rijden zonder alcoholshade.

Het alcoholgebruik (gegeven autogebruik en tijdstip van vertrek) kan men beïnvloeden door:

- het informeren van bestuurders over factoren die hun BAG beïnvloeden en over het belang om tijdig tevoren het maximale BAG te kiezen;
- het informeren van bestuurders en passagiers over het belang om tijdig tevoren af te spreken wie zal besturen;
- het beter in staat stellen van bestuurders om hun eigen BAG te schatten (voorlichting, training, zelfmeet-apparatuur);
- het informeren van bestuurders, passagiers, meedrinkers en gastheren over de risico's van rijden onder invloed;
- het strafbaar stellen van gastheren die teveel alcohol serveren.

Het tijdstip van vertrek (gegeven autogebruik en alcoholconsumptie) kan men beïnvloeden door:

- het vergroten van het aanbod c.q. het verlagen van de prijzen van wacht- en slaapruidten in de horeca voor automobilisten onder invloed;
- het op de markt brengen van een ontzuigingsmiddel;

- het uitrusten van auto's met een alcohol ignition interlock, dat bij een te hoog BAG het starten van de auto onmogelijk moet maken;
- het toestaan c.q. stimuleren om in de auto te wachten tot het BAG voldoende is gedaald;
- het beter in staat stellen van bestuurders om hun eigen BAG te schatten (voorlichting, training, zelfmeet-apparatuur);
- het informeren van bestuurders, passagiers, meedrinkers en gastheren over de risico's van rijden onder invloed.

In het volgende hoofdstuk wordt een aantal maatregelen onderzocht. De maatregelen die gericht zijn op het terugdringen van de combinatie van alcoholgebruik en verkeersdeelname zijn rechtstreeks afgeleid van de zojuist genoemde mogelijkheden tot ingrijpen. Sommige van die maatregelen zijn een combinatie van meerdere ingrepen, andere vormen slechts een onderdeel van één genoemde ingreep. Daarnaast zullen nog drie efficiency-maatregelen worden besproken: het opleggen van lichtere straffen (bij gelijkblijvend effect op de onveiligheid), het verhogen van het wettelijk toegestane BAG en het vervangen van de bloedproef door ademanalyse. Beide laatste maatregelen kunnen ook als veiligheidsmaatregel worden beschouwd. Het verhogen van de limiet vergroot namelijk voor de hogere BAG's de kans om met politie en justitie in aanraking te komen; het vervangen van de bloedproef door ademanalyse creëert extra capaciteit voor de politie, die voor controledoelinden kan worden aangewend. Ten slotte zal ook nog een maatregel worden besproken die ten doel heeft om bij gelijkblijvend alcoholgebruik onder automobilisten de veiligheid te vergroten. Er is niet genoeg kennis over de totstandkoming van alcoholongevallen beschikbaar om een maatregel te kunnen ontwerpen die speciaal de veiligheid van rijders onder invloed vergroot. Daarom wordt een algemene veiligheidsmaatregel besproken: verbetering van de wegverlichting. Deze is o.a. gekozen omdat het rijden onder invloed zich grotendeels in de nachtelijke uren afspeelt.

5. BESPREKING VAN 21 MOGELIJKE MAATREGELEN

Drie maatregelen zullen uitgebreid worden behandeld, omdat daarover naar verhouding veel kennis beschikbaar is en ze in veel discussies als mogelijke beleidsombuigingen naar voren worden gebracht. Op pagina 30 t/m 35 wordt een schematisch overzicht gegeven van de kosten en effecten van deze drie maatregelen. Achttien andere maatregelen zullen summier worden behandeld. Aan het eind van dit hoofdstuk (pagina 43 en 44) wordt een globaal overzicht gegeven van de kosten en effecten van alle besproken maatregelen. De volgorde van de maatregelen is vrij willekeurig gekozen en is zeker geen voorkeursvolgorde. Per maatregel wordt aangegeven welke welzijnsveranderingen ervan verwacht mogen worden ten opzichte van een ongewijzigd beleid. Er is van uitgegaan dat de maatregelen in 1980 zouden worden ingevoerd. Aangenomen is dat het alcoholgebruik onder automobilisten in dat jaar bij ongewijzigd beleid zal zijn toegenomen tot een zelfde niveau als in 1973 (afbeelding 1).

Maatregel 1: frequenter politietoezicht

Deze maatregel heeft ten doel één van de subjectieve risico's van het rijden onder invloed te vergroten, namelijk de kans die verkeersdeelnemers denken te hebben om met politie en justitie in aanraking te komen. Dit kan men nastreven door de objectieve kans op een aanhouding door de politie te vergroten en het publiek over deze toegenomen kans voor te lichten.

Voor het bereiken van het beoogde doel is ook de vorm van het toezicht van groot belang. Men moet de steekproefsgewijze controles opvoeren en niet proberen ongecontroleerd rijgedrag (slingeren e.d.) op te sporen door meer te surveilleren. Als iemand het idee heeft dat aan zijn rijgedrag te zien is dat hij teveel heeft gedronken, zal hij hoogstwaarschijnlijk ook bij de huidige surveillance-intensiteit al niet gaan rijden. Iemand die nu onder invloed rijdt, zal in de regel dus niet vinden dat hij opvallend rijdt. Van extra toezicht dat juist gebaseerd is op opvallend rijgedrag, kan dan geen verhoogde preventieve werking uitgaan.

Voor het verkrijgen van een steekproef die bij benadering aselekt is, moet het politieoptreden wat anders worden georganiseerd dan nu vaak bij CPVC-acties het geval is. Het controlerende team zal zich vrij vaak moeten verplaatsen, zodat de plaats van de "fuik" niet bekend kan worden. Het accent zal niet teveel op verkeersstromen bij uitgaanscentra moeten worden gelegd; er zal bijvoorbeeld ook bij woongebieden gecontroleerd moeten worden. Bovendien moet men niet controleren op plaatsen die al van verre zichtbaar zijn; dit werkt het kiezen van een sluiproute in de hand.

In de publiciteitsmedia moet veel aandacht worden geschonken aan komende controles, zonder overigens de exacte tijd en plaats te vermelden.

Omdat het rijden onder invloed relatief veel in de weekeindnachten voorkomt, is deze maatregel tot die tijdsperiode beperkt. Bovendien heeft veel van de beschikbare kennis betrekking op weekeindnachten.

Om het effect van de maatregel op de verkeersveiligheid te kunnen kwantificeren, moest uitgegaan worden van een belangrijke veronderstelling. Er is weliswaar voldoende kennis om te kunnen voorspellen dat een toename van het politietoezicht die bekend wordt bij het publiek, het rijden onder invloed doet afnemen (zie paragraaf 2.2.). Maar hoe groot de afname zal zijn bij een bepaalde hoeveelheid extra toezicht, is niet bekend. Men mag echter aannemen dat veel automobilisten menen dat de kans op willekeurige aanhouding zeer klein is. Het aselechte politietoezicht zal dan ook fors uitgebreid moeten worden, wil men een effect van grote omvang bereiken. Bij wijze van voorbeeld wordt hier uitgegaan van een vertienvoudiging van de kans om tijdens weekeindnachten in de aselechte steekproef terecht te komen. De kans om een surveillerend agent te ontmoeten verandert niet. Er wordt aangenomen dat een dergelijke vergroting van de pakkans het alcoholgebruik onder automobilisten tijdens weekeindnachten even sterk zal doen afnemen als het geval was bij de wetswijziging in 1974. Dit effect zal pas in de loop van 1980 optreden. Daarom is onderscheid gemaakt tussen de aanloofphase (begin van het jaar) en de stabiele fase aan het eind van 1980 waarin het effect zich in volle omvang doet gelden. Begin- en eindfase verschillen niet alleen in alcoholgebruik maar ook in werklast voor de justitie: omdat het rijden onder invloed aan het begin van 1980 nog een hoog niveau heeft, zal een uitbreiding van de controles tot een grote stijging van het aantal processen-verbaal leiden. Dit zal weer een aanzienlijke verzwaring van de werklast tot gevolg hebben voor de justitieorganen die belast zijn met de afhandeling van strafzaken. In de loop van het jaar zal het aantal processen-verbaal weer afnemen naarmate het rijden onder invloed vermindert.

De resultaten van het onderzoek naar de kosten en effecten van deze maatregel zijn weergegeven in het overzicht op pagina 30 t/m 35. In grote lijnen komen ze hierop neer:

- in de eindfase neemt het alcoholgebruik van automobilisten sterk af en wordt een grote winst aan veiligheid behaald (kolom a en b);
- hiervoor moet de overheid zeer grote kosten maken, zowel door de uitbreiding van de politie met minimaal 325 plaatsen (het equivalent van 250 manjaren), als door de toegenomen werklast van justitieorganen, vooral - maar niet uitsluitend - in de aanloofphase (kolom c, d, h/i en k);
- het beleid creëert grote lasten voor de bestuurders met een te hoog BAG, en voor een deel ook voor alle overige auto-inzittenden (kolom e, f, g, j, l en m).

De maatregel is niet gemakkelijk uitvoerbaar. Uitbreiding van de politie is politiek vaak een omstreden zaak; en op landelijk niveau is moeilijk te beïnvloeden hoe het eenmaal toegewezen personeels-acres op plaatselijk niveau zal worden ingezet.

De lasten die het beleid voor de verkeersdeelnemers schept, zullen ongelijk verdeeld zijn. Er glippen nogal wat mensen met een te hoog BAG door de mazen van het selectienet bij de aanhouding en er zijn belangrijke verschillen in de straftoemeting tussen de arrondissementen.

Maatregel 2: vervanging van de bloedproef door ademanalyse

Deze maatregel heeft een veiligheids- en een efficiency-doelstelling. Het eerste doel is: een vergroting van de kans die verkeersdeelnemers denken te hebben om met politie en justitie in aanraking te komen. Dit wordt nagestreefd door de procedure ter bepaling van het BAG zo te wijzigen, dat het aantal vals negatieve testresultaten afneemt. Daardoor zullen minder mensen met een te hoog BAG vrijuit gaan dan nu het geval is. Via voorlichting moet hieraan de nodige ruchtbaarheid worden gegeven. Ten tweede wordt met deze maatregel een besparing van kosten en een vermindering van ongunstige neveneffecten van de huidige procedure nagestreefd.

In de praktijk zal de veiligheidsdoelstelling ook nog gediend kunnen worden door de bespaarde politiemankracht in te zetten voor extra controles. Daar is hier niet van uitgegaan; deze besparing is verwerkt in de totale kosten van de maatregel voor de overheid. De reden is dat men die bespaarde mankracht ook voor een heel ander doel kan inzetten. Het gebruik voor alcoholcontroles betekent in feite dat maatregel 2 gecombineerd wordt met (een deel van) maatregel 1. Er is naar gestreefd om in dit hoofdstuk combinaties van maatregelen buiten beschouwing te laten; in hoofdstuk 6 komen ze wel aan de orde.

Er zijn twee varianten van de maatregel onderzocht. In de eerste wordt een ademanalyse-apparaat op het politiebureau gebruikt voor de bepaling van het BAG ten behoeve van de bewijsvoering en straftoemeting. De voorselectie langs de weg vindt plaats met een beter apparaat dan het huidige blaasbuisje. In de tweede variant wordt een ademanalyse-apparaat langs de weg gebruikt voor de bepaling van het BAG ten behoeve van de bewijsvoering en straftoemeting. Een aparte voorselectie is hier niet nodig.

De eerste variant van de maatregel is technisch op korte termijn uit te voeren; bij de tweede moet de apparatuur nog in een aantal opzichten worden aangepast, hetgeen overigens wel te realiseren lijkt. In beide gevallen is een aantal wetswijzigingen nodig, o.a. om iemand te kunnen verplichten tot medewerking aan de ademtest.

(Beide varianten zijn tamelijk ingrijpend. Een minder vergaande mogelijkheid is alleen betere apparatuur te gebruiken bij de voorselectie. In dat geval zou geen wetswijziging nodig zijn.)

Aangenomen wordt dat het recht op contra-expertise - door middel van ademtest of bloedproef - blijft bestaan. Voor een aantal bijzondere gevallen zal de bloedproef overigens nodig blijven. Deels in het belang van de opsporing (zoals nu het urineonderzoek kan worden opgelegd), deels in het belang van de verdachte (als hij om medische redenen niet kan blazen).

De centrale vraag bij het gebruik van ademanalyse voor bewijsdoel-einden is steeds geweest of er apparatuur bestaat die kan voldoen aan de zeer hoge eisen die - gelet op het gebruiksdoel - gesteld moeten worden.

Er zijn tal van apparaten op de markt; over een aantal daarvan is vrij veel bekend (SWOV, 1977). Om te kunnen beoordelen of zich hieronder een apparaat bevindt dat bruikbaar is voor justitiële doeleinden, zal men echter moeten weten welke eisen dan precies gesteld worden. Dergelijke eisen zijn nooit geformuleerd. Voor een zinvolle discussie over de voor- en nadelen van ademanalyse zal dat dan ook eerst moeten gebeuren.

Om de maatregel ondanks het ontbreken van eisen toch concreet te kunnen uitwerken, zijn tentatief enige eisen opgesteld. Hierbij is vooral afgegaan op discussies die in het verleden zijn gevoerd en waaruit wel valt af te leiden op welke punten die eisen betrekking zullen hebben. Als belangrijkste eis komt de nauwkeurigheid van de apparatuur naar voren. Deze eis wordt gesteld omdat men de kans zo klein mogelijk wil houden dat iemand ten onrechte veroordeeld wordt op grond van een vals positieve uitslag. Dit is ook één van de redenen om bij de huidige procedure een correctie (aftrekpost) toe te passen op de uitslag van de bloedproef. Of de huidige kans op een vals positieve uitslag voor het beleid acceptabel is, is nooit uitgesproken. Wel kan worden uitgerekend hoe groot die kans is. Het lijkt een redelijke veronderstelling dat de verantwoordelijke instanties zullen eisen dat vervanging van de bloedproef door ademanalyse er niet toe mag leiden dat die kans toeneemt. Daarom is er bij de uitwerking van deze maatregel naar gestreefd dat de kans om ten onrechte veroordeeld te worden niet groter wordt dan bij de huidige bloedproefprocedure. Men kan aan deze eis voldoen door de bloedproef alleen te vervangen door een apparaat dat minstens even nauwkeurig is als de bloedproef zelf. Maar het kan ook door bij een wat minder nauwkeurig apparaat een grotere correctie op de uitslag toe te passen. Dit laatste zou bij invoering van ademanalyse moeten gebeuren. In dat geval is nader onderzoek naar de exacte omvang van de correctie nodig. Wel is bij benadering bekend hoe groot deze zou moeten zijn voor het apparaat dat op dit moment het meest nauwkeurig is, de Intoxilyzer: de correctie moet 0,2 promille bedragen voor een BAG in het gebied rond 0,8 promille.

De keerzijde van de medaille is dat een grotere correctie op de uitslag van het bewijsapparaat de kans doet toenemen dat mensen ten onrechte vrijuit gaan. Nu hebben bij de huidige procedure vrij veel aangehouden mensen dit "geluk", met name door de werkwijze van de blaasbuisjes (zie paragraaf 2.2.). Door introductie van een nauwkeuriger voorselectieapparaat - zoals hier wordt aangenomen - zal het aantal vals negatieve uitslagen belangrijk verminderen. Ook na verrekening van de extra negatieven die het gevolg zijn van de grotere correctie op de uitslag van het bewijsapparaat, zal de nieuwe procedure als geheel toch minder vals negatieve resultaten opleveren dan de huidige.

Behalve op het punt van de nauwkeurigheid zal men ook eisen stellen op punten die verband houden met o.a. de omstandigheden waaronder de apparatuur gebruikt zal worden (langs de weg, op het bureau), de deskundigheid van het bedienend personeel bij de politie, de efficiency en het bedieningsgemak. Deze eisen konden slechts globaal en hypothetisch worden ingevuld. Een groot aantal apparaten is op al deze eisen beoordeeld. Door het grootste gewicht toe te kennen aan de nauwkeurigheid zijn de volgende instrumenten het meest geschikt bevonden:

- in variant 1: de Intoxilyzer op het politiebureau voor de bepaling van het BAG ten behoeve van de bewijsvoering en straftoemeting; een nog te construeren apparaat (een kruising van twee bestaande types) voor de voorselectie langs de weg
- in variant 2: de Intoxilyzer langs de weg voor de bepaling van het BAG ten behoeve van de bewijsvoering en straftoemeting (indien een oplossing is gevonden voor de stroomtoevoer en de uitwendige constructie verbeterd is).

Vervolgens is onderzocht wat de kosten en effecten zullen zijn van de invoering van deze apparaten. De resultaten zijn weergegeven in het overzicht op pagina 30 t/m 35.

In hoofdlijnen houden ze voor variant 1 in:

- een mogelijk positief effect van geringe omvang op het alcoholgebruik van automobilisten en de verkeersveiligheid (kolom a en b); anders dan de kans om aangehouden te worden, heeft de verwachting om bij aanhouding betrappt te worden vermoedelijk geen sterke gedragsbeïnvloedende werking (zie paragraaf 2.2.);
- een stijging van de kosten voor de overheid (kolom c, d, h/i), vooral door aanschaf en onderhoud van de nieuwe apparaten; dit wordt voor een deel gecompenseerd door besparingen op mankracht en materiaal door het verdwijnen van de bloedproefprocedure;
- minder lasten voor de verkeersdeelnemers met een te hoog BAG, voor een deel ook voor de andere verkeersdeelnemers (kolom e, f en g).

Voor variant 2 moet daarnaast nog rekening worden gehouden met een aantal gevolgen van het wegvallen van het transport van verdachten naar het bureau: minder kosten voor de overheid (mankracht en materiaal) en minder lasten voor de verkeersdeelnemers (tijdverlies). Daar staat tegenover dat de kosten voor de overheid meer zullen stijgen dan in variant 1 door de hogere kosten van aanschaf en onderhoud van de nieuwe apparaten. De tweede variant is - zoals gezegd - technisch gezien niet op korte termijn uitvoerbaar.

Maatregel 3: uitbreiding van de voorlichting

Het doel van deze maatregel is vermeerdering van kennis over de objectieve risico's van het rijden onder invloed en over mogelijkheden om die risico's te verkleinen. Men kan proberen dat te bereiken door landelijke publiciteitscampagnes en voorlichtingsbijeenkomsten te organiseren. Langs die kanalen wordt voorlichting verstrekt over: methoden om het eigen BAG te schatten; de kans om bij een te hoog BAG in aanraking te komen met politie en justitie; de kans om betrokken te raken bij een ongeval of - wanneer zich een ongeval voordoet -

financieel nadeel te lijden; het belang om tijdig van tevoren een vervoermiddel en het maximale BAG te kiezen en met een passagier af te spreken wie de auto - indien dit vervoermiddel wordt gekozen - zal besturen; de factoren die van invloed zijn op de totstandkoming van het BAG. Afhankelijk van het onderwerp waarover voorlichting verstrekt wordt, zijn de doelgroepen: autobestuurders, passagiers, mededrinkers en gastheren.

Deze voorlichtingsbijeenkomsten verschillen in diverse opzichten van hetgeen vooral door Veilig Verkeer Nederland nu al op dit gebied gedaan wordt. De huidige voorlichting strekt zich niet of nauwelijks uit tot alle risico's van het rijden onder invloed, de totstandkoming en schatting van het BAG en geeft - afgezien van de recente actie "Wie rijdt er vanavond?" - weinig gedragsalternatieven aan. Het belangrijkste verschil betreft de omvang van de activiteiten: de inspanningen zouden aanzienlijk vergroot moeten worden.

De resultaten van het onderzoek naar de kosten en effecten van deze maatregel zijn weergegeven in het overzicht op de volgende pagina's. In grote lijnen komen ze hierop neer:

- een mogelijk positief effect van geringe omvang op het alcoholgebruik van automobilisten en de verkeersveiligheid (kolom a en b) als gevolg van kennisvermeerdering; op enige belangrijke punten, nl. het "toegestane" aantal glazen en het "veilige" aantal glazen, bestaat echter al een behoorlijk kennis-niveau (tabel 2 en 3); voor zover dit niveau nog verder stijgt, is het de vraag of dit tot gedragsveranderingen zal leiden; op grond van algemene kennis valt dit niet te verwachten (SWOV, 1975 en 1976a); gezien de ervaringen met de invoering van de 1-novemberwet is enig effect op de rij- en drinkgewoonten echter niet uitgesloten (zie paragraaf 2.2.).
 - beduidend hogere kosten voor de overheid, in de orde van grootte van enige miljoenen guldens (subsidie aan Veilig Verkeer Nederland).
- De maatregel is redelijk gemakkelijk uitvoerbaar. Een eventueel knelpunt kan de beschikbare capaciteit van VVN vormen.

INDICATOREN	a. Bestuurders onder invloed (in weekeind- nachten)	b. Dodelijke ongevallen (in weekeind- nachten)	c. Werklast politie, artsen, Gerechtelijk Laboratorium
-------------	--	---	--

MAATREGELEN

1. FREQUENTER
POLITIETOEZICHT

- aanloopfase	0	0	+ 250 manjaren politie + f 3 500 000 (bloedanal.)
---------------	---	---	--

- eindfase	-93%*	-35%*	+ 250 manjaren politie + f 1 400 000 (bloedanal.)
------------	-------	-------	--

2. ADEMANALYSE-
APPARATUUR

- eerste variant (Intoxilyzer op bureau)	-/0	-/0	+ 44 manjaren politie - f 2 900 000 (bloedanal.)
--	-----	-----	---

- tweede variant (Intoxilyzer langs de weg)	-/0	-/0	+ 49 manjaren politie - f 2 900 000 (bloedanal.)
---	-----	-----	---

3. VOORLICHTING	-/0	-/0	-/0
-----------------	-----	-----	-----

* gebaseerd op veronderstellingen; zie pagina 25

Overzicht van de kosten en effecten van de maatregelen 1 t/m 3

d. Materiaalverbruik politie,
artsen, Gerechtelijk Labora-
torium

e. Tijdsverlies
bestuurders
en passagiers

f. Politie dwalingen

+ f 590 000 (blaaspijpjes)
+ 23 000 transporten
+ 20 000 bloedpr. en p.v.'s
+ 38 000 rijverboden

+ 540 000 uur
+ 75 000 door
rijverbod opge-
houden mensen

+ (vals pos. 0,5-proeven)
+ 1100 vals pos. 0,8-proeven

+ f 180 000 (blaaspijpjes)
+ 7700 transporten
+ 7900 bloedpr. en p.v.'s
+ 13 000 rijverboden

+ 500 000 uur
+ 26 000 door
rijverbod opge-
houden mensen

+ (vals pos. 0,5-proeven)
+ 440 vals pos. 0,8-proeven

+ f 2 100 000 (apparatuur)
- f 240 000 (blaaspijpjes)

- 24 000 uur

- (vals pos. 0,5-proeven)

+ f 4 400 000 (apparatuur)
- f 240 000 (blaaspijpjes)
- 23 000 transporten

- 48 000 uur

- (vals pos. 0,5-proeven)
- (terugrekenfouten in geval
van absorptiefase)

-/0

--/0

-/0

0 = geen verandering
+ = geringe toename
++ = matige toename
+++ = zeer grote toename

- = geringe afname
-- = matige afname
--- = zeer grote afname

INDICATOREN	g. Vrijheidsbeperking door politie	h./i. Werklast en materiaalverbruik O.M., rechterlijke macht, advocatuur, executie-organen
MAATREGELEN		
1. FREQUENTER POLITIETOEZICHT		
- aanloopfase	+ 2 800 000 staandhoudingen + 102 000 0,5-blaasproeven + 23 000 transporten + 23 000 0,8-blaasproeven + 20 000 bloedproeven + 38 000 rijverboden	+ 800 septs + 16 000 terechtzittingen + 4600 onv. gevangenis + 9900 onv. boetes + 8600 onv. ontzeggingen
- eindfase	+ 2 800 000 staandhoudingen + 30 000 0,5-blaasproeven + 7700 transporten + 7700 0,8-blaasproeven + 7900 bloedproeven + 13 000 rijverboden	+ 300 septs + 6300 terechtzittingen + 1800 onv. gevangenis + 3900 onv. boetes + 3400 onv. ontzeggingen
2. ADEMANALYSE-APPARATUUR		
- eerste variant (Intoxilyzer op bureau)	- 23 000 bloedproeven	-/0
- tweede variant (Intoxilyzer langs de weg)	- 23 000 transporten - 23 000 0,8-blaasproeven - 23 000 bloedproeven	-/0
3. VOORLICHTING	-/0	-/0

Overzicht van de kosten en effecten van de maatregelen 1 t/m 3 (vervolg)

j. Tijdverlies verdachte
resp. veroordealde
bestuurders

k. Inkomsten overheid

l. Vrijheidsbeperking
door executie-organen

++ (bijwonen zitting)
+ 9300 weken gevangenis

+

+ 82 000 maanden
ontzegging
+ 9200 weken gevangenis
+ 9900 boetes

++ (bijwonen zitting)
+ 3700 weken gevangenis

+

+ 33 000 maanden
ontzegging
+ 3700 weken gevangenis
+ 3900 boetes

-/0

-/0

-/0

-/0

-/0

-/0

-/0

-/0

-/0

INDICATOREN	m. Ongunstige sociale effecten	n. Werklast en materiaalverbruik publiciteitsmedia	o. Kwantiteit en kwaliteit sociale contacten
MAATREGELEN			
1. FREQUENTER POLITIETOEZICHT			
- aanloopfase	+++	++	?
- eindfase	++	++	?
2. ADEMANALYSE-APPARATUUR			
- eerste variant (Intoxilyzer op bureau)	-/0	+	-/0
- tweede variant (Intoxilyzer langs de weg)	-/0	+	-/0
3. VOORLICHTING	-/0	+++	?

Overzicht van de kosten en effecten van de maatregelen 1 t/m 3 (vervolg)

p. Onrustgevoelens derden	Gelijkheid bij verdeling van effecten	Uitvoerbaarheid
?	-- (opsporing) -- (straftoemeting)	zeer moeilijk
?	- (opsporing) - (straftoemeting)	zeer moeilijk
0	+ (opsporing) - (straftoemeting)	redelijk
0	+ (opsporing) - (straftoemeting)	twijfelachtig
?	?	goed

Maatregel 4: zwaardere straffen opleggen

Deze maatregel heeft ten doel om één van de subjectieve risico's van het rijden onder invloed, namelijk de verwachte straf bij een veroordeling, te vergroten. Men kan proberen dat te bereiken door de feitelijke straf te verzwaren en het publiek hierover voor te lichten. Er is echter geen onderzoek bekend waarin een relatie werd aangetoond tussen de zwaarte van de straf en de frequentie van strafbaar verkeersgedrag, gegeven de objectieve pakkans die ten tijde van die onderzoeken bestond (Steenhuis, 1975; SWOV, 1976a). Dit is in overeenstemming met een ander onderzoeksresultaat, namelijk dat automobilisten geen weet hebben van de gebruikelijke strafmaat (Steenhuis, 1975). De verwachte straf bleek evenmin van invloed te zijn op het BAG.

De toename van de kosten van de overheid hangt af van de te kiezen strafsoort (ontzegging, gevangenis) en strafmaat. De maatregel zal een aantal ongewenste sociale effecten voor veroordeelde automobilisten en hun omgeving oproepen. Omdat de rechterlijke macht onafhankelijk is, is het een maatregel die voor de centrale overheid nauwelijks uitvoerbaar is.

Maatregel 5: lichtere straffen opleggen

Het doel van deze maatregel is een besparing van kosten en een vermindering van de ongunstige neveneffecten van het huidige straftoemittingsbeleid (vergroting van de efficiency). Veranderingen in de wijze van afhandeling van opgespoorde overtredingen hoeven geen nadelige uitwerking op de veiligheid te hebben, omdat in de zoëven (bij maatregel 4) genoemde onderzoeken geen verband tussen de zwaarte van de straf en de frequentie van strafbaar gedrag werd aangetoond. Wel moet de indruk vermeden worden dat de overheid alcoholgebruik van automobilisten meer zou accepteren dan voorheen. Een grote besparing van kosten voor de overheid zou worden verkregen door een overtreding van art. 26 WVV af te doen met een schikking door de politie, gecombineerd met een rijverbod. Indien een ongeval heeft plaatsgevonden, kan in principe worden volstaan met het opmaken van een proces-verbaal: er is geen doel gediend met een vergroting van het leed van het ongeval door de overheid. Een minder grote kostenbesparing wordt verkregen door niet de politie maar het Openbaar Ministerie transactiebevoegdheid te verlenen. Naast de kosten verminderen door deze maatregel (in beide varianten) ook de ongewenste sociale effecten van het huidige straftoemittingsbeleid. In beide gevallen is een wetswijziging vereist; het verlenen van transactiebevoegdheid aan de politie is de meest ingrijpende van beide wijzigingen.

Maatregel 6: verhoging van het wettelijk toegestane BAG

Deze maatregel heeft primair ten doel bij de automobilisten met de grootste ongevalsrisico's het subjectieve risico te vergroten om met politie en justitie in aanraking te komen. Dit kan men nastreven door het objectieve risico voor de verkeersdeelnemers met de hogere BAG's te vergroten en het publiek hierover

voor te lichten. De benodigde middelen worden in dit geval vrijgemaakt door het politieel en justitieel optreden tegen de lagere BAG's te staken. Omdat de kosten gelijk blijven, kan de maatregel ook gezien worden als een efficiency-maatregel.

Omdat de ongevalskans geleidelijk stijgt naarmate het BAG hoger wordt, is er niet één bepaalde BAG-waarde aan te wijzen die als wettelijke limiet kan fungeren (SWOV, 1976a). Wel is het zo dat boven 1,0 promille vrijwel iedereen een duidelijk verhoogde kans op een ongeval heeft; naarmate een lagere limiet wordt gekozen, vallen meer verkeersdeelnemers die geen verhoogde ongevalskans hebben onder de werking van de wet. Voor de politie zou deze wetswijziging betekenen dat ze haar controles kan toespitsen op tijden en plaatsen waar groepen verkeersdeelnemers met hoge BAG's verwacht kunnen worden. Dergelijke plaatsen zijn echter nauwelijks te identificeren; het overgrote deel van deze mensen is op weg naar huis en komt in meerderheid ofwel van bezoek ofwel van een café (SWOV, 1978). Daarom ligt het voor de hand om wegen met een groot verkeersaanbod te kiezen voor controles. Qua tijdstip zou men zich binnen het weekeinde kunnen concentreren op de hele vrijdagnacht, de zaterdagavond na 24 uur en de zondagavond tot 24 uur (tabel 4). Evenals bij maatregel 1 moet het extra politieoptreden een aselekt karakter hebben om preventief te kunnen werken. Het is onwaarschijnlijk dat door deze concentratie van de opsporingscapaciteit een subjectieve pakkans wordt bereikt die belangrijk groter is dan de huidige, als men de extra mankracht beziet die bij maatregel 1 is berekend. Het is echter niet geheel uitgesloten dat een grotere veiligheid wordt verkregen door een afname van de hoge BAG's; in elk geval vermindert het aantal zaken voor de justitie, waardoor ook de kosten en bepaalde ongewenste neveneffecten afnemen. Wel moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat de veiligheid ook weer wat afneemt door een toename van de lage BAG's. Bovendien mag niet de indruk worden gewekt dat de overheid alcoholgebruik van automobilisten meer zou accepteren dan voorheen. Dan zouden namelijk ook de hoge BAG's nog kunnen toenemen.

Een bijkomend voordeel van deze maatregel is dat er minder discrepantie ontstaat tussen wet en werkelijkheid: in 1977 vertoonde niet minder dan 11% van de automobilisten in de weekeindnachten een gedrag dat afweek van de wettelijke norm (afbeelding 1).

Maatregel 7: verplicht onderwijs aan veroordeelde bestuurders

Het doel van deze maatregel is in feite gelijk aan dat van maatregel 3: een vermeerdering van kennis over de objectieve risico's van het rijden onder invloed en over mogelijkheden om die risico's te verkleinen. De doelgroep is in dit geval beperkt tot de autobestuurders en men denkt meestal alleen aan kennisvermeerdering over het ongevalsrisico. Het onderwijs kan in het kader van een vrijheidsstraf worden gegeven, maar ook als bijzondere voorwaarde worden opgelegd bij een voorwaardelijke veroordeling. In 1978 gebeurde iets dergelijks op bescheiden schaal in de gevangenis Bankenbosch.

Onderzoek naar dit soort maatregelen heeft geen invloed van enige betekenis op de verkeersveiligheid aangetoond (SWOV, 1976a). De

kosten voor de overheid zullen stijgen, afhankelijk van het gekozen kader, de cursusduur en de onderwijsmethode. Indien het onderwijs in het kader van een vrijheidsstraf plaatsvindt, zijn soortgelijke sociale effecten te verwachten als bij maatregel 1 voor de vrijheidsstraf zijn aangegeven. Wanneer de centrale overheid alle veroordeelde bestuurders aan dit onderwijs zou willen onderwerpen, is de maatregel moeilijk uitvoerbaar gezien de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht.

Maatregel 8: toestaan van wachten in auto

Deze maatregel heeft ten doel het BAG te verlagen door uitstel van het vertrek. Men kan dat nastreven door automobilisten toe te staan in hun auto te wachten en het publiek daarover voor te lichten. Op dit moment riskeert men met wachten een rijverbod wegens "aanstalten maken" om een auto onder invloed te besturen.

Door het wachten toe te staan zal vermoedelijk het gemiddelde BAG van automobilisten dalen. Enerzijds zullen er mensen zijn die nu wegens "aanstalten maken" een rijverbod krijgen, maar dan met een door wachten verlaagd maar toch nog te hoog BAG aan het verkeer gaan deelnemen. Maar daar staan meer mensen tegenover die nu meteen gaan rijden om een rijverbod wegens "aanstalten maken" te ontlopen, maar dan door wachten hun BAG zullen verlagen. De bijdrage tot de verkeersveiligheid zal vermoedelijk niet groot zijn. Er zijn geen kosten voor de overheid aan verbonden. Het aantal opgelegde rijverboden zal afnemen.

Maatregel 9: strafbaarstelling van gastheren

Het doel van deze maatregel is het gebruik van teveel alcoholhoudende drank door bestuurders onmogelijk te maken. Men kan proberen dat te bereiken door mensen die teveel alcohol schenken, zowel in de privé-sfeer (feest, visite) als in horecabedrijven, strafbaar te stellen en het publiek daarover voor te lichten.

Deze maatregel zal weinig effect sorteren. De motivatie van gastheren om mee te werken is niet groot. Vaak zal een gastheer bovendien niet weten of hij een overtreding begaat; hij weet niet of zijn gast elders al gedronken heeft en of hij per auto reist. Dit maakt het ook moeilijk om voor de rechter het bewijs van deze overtreding te leveren. Het voorschrift is praktisch alleen te controleren door aangifte van overtreders door medegasten. Dit zal zelden gebeuren, zodat de maatregel in feite onuitvoerbaar is. Bovendien kan de mogelijkheid van aangifte het leefklimaat nadelig beïnvloeden.

Maatregel 10: verscherping van de voorselectie door de Politie

Het doel van deze maatregel is een verhoging van het subjectieve risico om met politie en justitie in aanraking te komen. Dit wordt nagestreefd door de procedure ter bepaling van het BAG zo te wijzigen dat het aantal vals negatieve resultaten (waardoor mensen ten onrechte vrijuit gaan bij een aanhouding) afneemt en door het publiek hierover voor te lichten.

Bij de huidige procedure gaan veel automobilisten met een te hoog

BAG die worden aangehouden, toch nog vrijuit. Bij CPVC-acties werd in 1975 aan 1% van de aangehouden bestuurders een rijverbod (soms gecombineerd met een proces-verbaal) opgelegd terwijl in dat jaar 9% van de automobilisten in weekeindnachten een BAG boven 0,5 promill had (afbeelding 1). In paragraaf 2.2. is getracht om deze discrepantie te verklaren. Op grond van deze verklaring is het waarschijnlijk dat het aantal vals negatieve resultaten sterk zal afnemen, indien de politie elke aangehouden bestuurder verplicht tot een blaasproef. Door de onnauwkeurigheid van het blaasbuisje zullen er niettemin een aantal overblijven. Sinds kort is het beleid van de politie op dit punt al enigszins veranderd: bij sommige acties van de CPVC laat men iedereen blazen die zegt iets gedronken te hebben.

Als gevolg van het bekend worden van de scherpere voorselectie door de politie zal de subjectieve ontdekkingskans toenemen. Anders dan de kans om aangehouden te worden, heeft de verwachting om bij aanhouding betrapt (ontdekt) te worden vermoedelijk geen sterke gedragsbeïnvloedende werking (zie paragraaf 2.2.). Het effect op de verkeersveiligheid zal dan ook niet groot zijn.

De kosten voor de overheid zullen toenemen als gevolg van het extra gebruik van blaasbuisjes en het grotere aantal strafzaken. Daarbij ontstaandezelfde soorten ongewenste neveneffecten voor deze verdachten als bij maatregel 1. Door terugdringing van het aantal vals negatieve resultaten wordt de procedure minder willekeurig.

Maatregel 11: verbetering van de wegverlichting

Deze maatregel heeft ten doel de ongevalskansen van automobilisten in het algemeen te verkleinen door de veiligheid van de gekozen route te verbeteren. Anders dan de voorgaande maatregelen is dit dus een maatregel die het huidige alcoholgebruik onder automobilisten als een gegeven aanneemt. Het is geenszins nodig - en ter vermindering van averechtse effecten zelfs af te raden - aan dit uitgangspunt bekendheid te geven. In dit geval streeft de overheid een vergroting van de veiligheid na door wegbeheerders aan te zetten tot een verbetering van de zichtbaarheid bij duisternis.

Het is in beginsel mogelijk om met behulp van de beschikbare kennis te berekenen hoe groot het effect van deze maatregel op de veiligheid zal zijn. Als gevolg van de maatregel neemt bij duisternis de veiligheid toe; overdag neemt de veiligheid echter af als gevolg van het grotere aantal obstakels (lichtmasten) langs de weg. Hoe groot dit verlies aan veiligheid zal zijn, hangt af van de constructie van de lichtmasten (SWOV, 1976b en c).

Het is niet bekend bij hoeveel van de bespaarde ongevallen een automobilist onder invloed betrokken zou zijn geweest. Evenmin is bekend bij hoeveel van de extra ongevallen een automobilist onder invloed betrokken zal zijn. Voor een beoordeling van deze maatregel is een onderscheid tussen ongevallen met, respectievelijk zonder alcohol echter niet noodzakelijk.

De kosten voor de overheid zullen, afhankelijk van de schaal waarop de maatregel wordt uitgevoerd, niet onaanzienlijk zijn. Het kan interessant zijn om deze maatregel net zo gedetailleerd uit te werken

als de maatregelen 1 t/m 3. Op deze wijze kunnen de verantwoordelijke instanties zich namelijk een oordeel vormen over het rendement van specifieke alcoholmaatregelen in vergelijking met een min of meer algemene maatregel.

Maatregel 12/13: uitbreiding van de rij-opleiding en schoolopleiding

De doelstelling van deze maatregelen is vrijwel gelijk aan die van maatregel 3: vermeerdering van kennis over de objectieve risico's van het rijden onder invloed en over mogelijkheden om die risico's te verkleinen. Een verschil is dat ditmaal geprobeerd wordt dat doel te bereiken met andere middelen en met inschakeling van andere instanties dan de centrale overheid: rij scholen en middelbare scholen. De doelgroep is bovendien een andere, namelijk aspirant-automobilisten. Evenals bij maatregel 3 valt misschien een positief effect op de verkeersveiligheid te verwachten; de omvang zal waarschijnlijk geringer zijn, omdat de omvang van de doelgroep wat kleiner is. Een gunstig neveneffect - eveneens van geringe omvang - zou kunnen zijn dat het alcoholgebruik bij andere categorieën verkeersdeelnemers (fietsers, bromfietzers) afneemt. De kosten voor de uitvoerende instanties zullen vrij hoog zijn.

Maatregel 14: onderzoek naar ontzuuchteringsmiddel

Deze maatregel heeft ten doel automobilisten in staat te stellen om vrij kort na alcoholgebruik veilig aan het verkeer deel te nemen. De overheid kan dat nastreven door ontwikkelingsonderzoek te stimuleren naar middelen die de afbraak van alcohol in het bloed versnellen of die de invloed van alcohol op het zenuwstelsel verminderen. Op grond van een onlangs gepubliceerde literatuurstudie (SWOV, 1979) valt echter op dit moment niet te verwachten dat dergelijk onderzoek bruikbare resultaten zal opleveren. In het kader van het verkeersveiligheidsbeleid heeft het derhalve voor de overheid voorlopig geen zin om dit soort onderzoek te financieren.

Maatregel 15: aanbod van zelfmeet-apparatuur

Het doel van deze maatregel is: bestuurders beter in staat te stellen hun eigen BAG te bepalen. Nauwkeurige informatie over de hoogte van het BAG is immers nodig om in concreto het risico van deelname aan het verkeer te kunnen beoordelen. De overheid kan dat doel nastreven door fabrikanten en horecabedrijven te stimuleren om zelfmeet-apparatuur, in de vorm van muntautomaten of zakapparaten, binnen het bereik van automobilisten te brengen.

Het effect op de veiligheid is vergelijkbaar met het effect van voorlichting over vuistregels ter bepaling van het BAG. Dit betekent dat misschien een positief effect van geringe omvang optreedt. Wel valt van het gebruik van deze apparatuur eerder een gunstig effect te verwachten dan van het hanteren van een vuistregel: ze is veel nauwkeuriger (o.a. omdat rekening wordt gehouden met alle individuele factoren), en de kwaliteit van de informatie hangt minder af van de hoogte van het BAG. De kosten van deze maatregel zullen voor de gebruikers van de apparatuur vrij hoog zijn.

Maatregel 16/17: vergroting van het aanbod van openbaar vervoer, taxi's en huurchauffeurs; prijsverlaging van taxi's en huurchauffeurs

Deze maatregelen hebben ten doel het voor de automobilist met een te hoog BAG aantrekkelijker te maken om zijn auto te laten staan. De overheid kan dit nastreven door particuliere en overheidsvervoerbedrijven te stimuleren om meer en goedkopere alternatieven voor het autogebruik aan te bieden aan mensen die onder invloed zijn, en het publiek hierover voor te lichten. In eerste instantie kan de verruiming van de faciliteiten tot de nachtelijke uren van het weekeinde beperkt blijven.

Het is niet waarschijnlijk dat deze maatregelen veel tot de veiligheid bij zullen dragen, gezien de motieven die - ook voor nuchtere personen - de keuze van het vervoermiddel bepalen. Een neveneffect is dat ook mensen die niet van plan zijn een auto te besturen, voordeel van deze maatregel hebben. Om praktische redenen zal men bovendien wel geen onderscheid willen maken tussen personen die wel en niet onder invloed zijn. In dat geval zullen ook nog alle mensen die geen alcohol gebruiken van de maatregel profiteren.

De kosten zullen hoog zijn; ze zullen deels door de overheid en - afhankelijk van de mate waarin van de geboden faciliteiten gebruik wordt gemaakt - deels door de automobilisten gedragen worden.

Maatregel 18/19: vergroting van het aanbod van wacht- en slaapruiden; prijsverlaging van overnachting

Het doel van deze maatregelen is: het voor de automobilist met een te hoog BAG aantrekkelijker maken zijn vertrek uit te stellen. De overheid kan dat proberen te bereiken door horecabedrijven te stimuleren aan cliënten die onder invloed zijn meer en goedkopere faciliteiten aan te bieden voor overnachting en tijdelijk verblijf, en het publiek hierover voor te lichten. Het gaat met name om een verruiming van de faciliteiten na sluitingstijd van café's. In eerste instantie kunnen de maatregelen beperkt blijven tot de weekeindnachten.

Het is niet waarschijnlijk dat deze maatregelen veel tot de verkeersveiligheid zullen bijdragen. Een neveneffect is dat ook cliënten die niet van plan zijn een auto te besturen, van de maatregelen profiteren.

De kosten zijn grotendeels afhankelijk van de mate waarin van de geboden faciliteiten gebruik wordt gemaakt, en zullen daardoor niet bijzonder hoog zijn. Ze zullen deels door de overheid en deels door de gebruikers betaald worden.

Maatregel 20: verzekeringsbonus bij afwezigheid van alcohol schade

Het doel van deze maatregel is het vergroten van het verwachte financiële risico van een alcoholongeval. De overheid kan dit nastreven door de verzekeringsmaatschappijen te stimuleren tot een vergroting van het financiële risico van een alcoholongeval. De maatschappijen kunnen daartoe een beloning toekennen voor afwezigheid van alcohol schade en hun cliënten daarover voorlichten. Dit kan leiden tot een verwacht risico dat vergelijkbaar is met het risico om de no-claim korting te verliezen. Op dit moment bestaat er al een financieel

risico, omdat de verzekering soms de eigen casco-schade niet uitkeert of de cliënt verwijst naar de (dure) maatschappij Terminus. Hoe vaak dit gebeurt is niet bekend.

Het effect van deze maatregel op de veiligheid is vergelijkbaar met dat van voorlichting over het bestaande financiële risico (een klein onderdeel van maatregel 3). Er valt derhalve weinig winst aan veiligheid te verwachten. Invoering van de bonus kan - o.a. door de uitgebreidere controle op alcoholgebruik - tot premieverhoging leiden. Bij het verzekeringswezen bestaat vermoedelijk weinig belangstelling voor deze maatregel.

Maatregel 21: Alcohol ignition interlock

Deze maatregel beoogt een fysieke belemmering op te werpen voor de automobilist met een te hoog BAG, namelijk door het startmechanisme van de auto tijdelijk te blokkeren. De overheid kan dit proberen te bereiken door een dergelijke startinrichting in elke auto verplicht te stellen. Voor de uitvoering is medewerking van de auto-industrie nodig. Op dit moment zijn twee soorten blokkeerinrichtingen op de markt: één die reageert op de adem van de bestuurder en één die bepaalde psychische of fysieke functies van de bestuurder test.

Er valt weinig effect op de verkeersveiligheid te verwachten van deze maatregel. In veel gevallen zal men ondanks een te hoog BAG de motor toch wel kunnen starten (door iemand anders te laten starten of het apparaat onklaar te maken). Een neveneffect is dat soms het startmechanisme ten onrechte geblokkeerd wordt, bijvoorbeeld omdat een passagier alcohol uitademt.

De maatregel zal vrij hoge kosten voor de automobilisten met zich meebrengen.

<u>Door centrale overheid uit te voeren maatregelen</u>	<u>Effect op veiligheid</u>	<u>Effect op kosten</u>	<u>Opmerkingen</u>
1. Frequenter politietoezicht			
- aanloopfase	0	--	ongewenste neveneffecten; zeer moeilijk uitvoerbaar
- eindfase	+++	---	Ongewenste neveneffecten; zeer moeilijk uitvoerbaar
2. Ademanalyse-apparatuur			
- Intoxilyzer op bureau	+/0	--	minder ongewenste neveneffecten
- Intoxilyzer langs de weg	+/0	--	minder ongewenste neveneffecten; op korte termijn niet uitvoerbaar
3. Voorlichting	+/0	--	
4. Zwaardere straffen	0	--	ongewenste neveneffecten; nauwelijks uitvoerbaar
5. Lichtere straffen	0	++	minder ongewenste neveneffecten; wetswijziging vereist
6. Verhoging wettelijk toegestaan BAC	0	+	minder ongewenste neveneffecten; wet wordt geloofwaardiger
7. Verplicht onderwijs aan veroordeelde bestuurders	0	--	ongewenste neveneffecten of moeilijk uitvoerbaar
8. Toestaan van wachten in de auto	+/0	0	minder rijverboden
9. Strafbaarstelling gastheren	0	0/-	ongewenste neveneffecten; nauwelijks uitvoerbaar
10. Verscherping voor- selectie door politie	+/0	--	minder willekeur; meer strafzaken
11. Verbetering weg- verlichting	*	--	

Verklaring van de gebruikte tekens: zie vervolg van dit overzicht op p. 44

* Effect is desgewenst te berekenen

Globaal overzicht van de effecten van alle besproken maatregelen

<u>Door anderen uit te voeren maatregelen</u>	<u>Effect op veiligheid</u>	<u>Effect op Kosten</u>	<u>Opmerkingen</u>
12/13. Uitbreiding rij- en schoolopleiding	+/0	--	ook bij andere wijze van verkeersdeelname kans op meer veiligheid
14. Onderzoek naar ont- nuchtsmiddelen	0	-	
15. Aanbod van zelf- meetapparatuur	+/0	--	
16/17. Vergroting aanbod openb. verv. enz.; prijsverlaging taxi's en huurchauffeurs	0	--	voordelen voor niet-auto- gebruikers
18/19. Vergroting aanbod wacht- en slaapruidten; prijs- verlaging overnachting	0	-	voordelen voor niet-auto- gebruikers
20. Verzekeringsbonus bij afwezigheid alcoholische	0	-	weinig interesse verzeke- raars
21. Alcohol ignition interlock	+/0	--	startmechanisme kan ten onrechte geblokkeerd worden

Verklaring van de gebruikte tekens:

0 = geen effect	- = klein ongunstig effect
+ = klein gunstig effect	-- = tamelijk groot ongunstig effect
++ = tamelijk groot gunstig effect	--- = groot ongunstig effect
+++ = groot gunstig effect	

Globaal overzicht van de effecten van alle besproken maatregelen

6. CONCLUSIES VOOR DE BELEIDSVORMING

6.1. Aanvulling van het maatregelenoverzicht

In het vorige hoofdstuk zijn de effecten van 21 enkelvoudige maatregelen op een aantal welzijnsaspecten opgesomd. De overzichten op de voorgaande pagina's bevatten hiervan een schematische samenvatting. Bij het opstellen van het rapport is er van uitgegaan dat de verantwoordelijke instanties uit deze maatregelen een keuze maken op basis van een afweging van de effecten. Alvorens zij daartoe overgaan, verdient het aanbeveling dat zij zich afvragen of er nog maatregelen zijn die niet in het overzicht voorkomen, maar die zij wel in hun afweging willen betrekken.

Dit kunnen maatregelen zijn die buiten het bestek van dit rapport vallen, zoals maatregelen die bedoeld zijn om het algemene alcoholgebruik te beïnvloeden (zie hoofdstuk 3). Het kunnen ook combinaties van de hier besproken maatregelen zijn. In het laatste geval kan men voor zijn oordeelsvorming gebruik maken van de verstrekte informatie over de enkelvoudige maatregelen. Theoretisch kan men een zeer groot aantal combinaties vormen uit deze maatregelen. Uitgaande van bepaalde beleidsdoelstellingen liggen sommige combinaties echter voor de hand. Zo kan men tot de volgende combinaties komen:

1. Vervanging van bloedanalyse door ademanalyse (maatregel 2, eerste variant) en lichtere straffen (maatregel 5). Dit is een zinnige combinatie als men het huidige strafrechtelijke optreden efficiënter en minder omslachtig wil maken, zonder veel winst aan veiligheid na te streven. Om de uitvoerbaarheid van beide gecombineerde maatregelen te vergroten, zou men het rijden met een BAG tussen bijvoorbeeld 0,5 en 1,0 promille tot een overtreding kunnen maken.
2. Verhoging van de wettelijke limiet (maatregel 6), verscherping van de voorselectie door de politie (maatregel 10), betere apparatuur bij voorselectie langs de weg (onderdeel van maatregel 2) en lichtere straffen (maatregel 5). Deze combinatie komt in aanmerking als men de ongewenste neveneffecten van het huidige strafrechtelijke optreden zoveel mogelijk wil wegnemen.
3. Verhoging van de wettelijke limiet (maatregel 6), frequenter politietoezicht (maatregel 1), andere apparatuur voor voorselectie en bewijsvoering (maatregel 2) en lichtere straffen (maatregel 5). Dit is een voor de hand liggende combinatie als men streeft naar verhoging van de veiligheid, beperking van de kosten en vermindering van ongewenste neveneffecten.
4. Informeren van bestuurders (maatregelen 3, 12/13), toestaan van wachten in de auto (maatregel 8), aanbieden van zelfmeetapparatuur (maatregel 15), verbetering van openbaar vervoer en overnachtingsfaciliteiten (maatregelen 16/17, 18/19). Deze combinatie ligt voor de hand als men zo min mogelijk dwang op de verkeersdeelnemer wil uitoefenen, maar eerder gunstige voorwaarden wil scheppen voor een ver-

antwoorde eigen beslissing door de automobilist.

6.2. Rangschikking van de maatregelen

Er zijn twee methoden om de maatregelen te rangschikken naar de mate waarin ze bijdragen tot het maatschappelijk welzijn.

De eerste methode heet eliminatie per aspect. Daarbij vergelijkt men de veranderingen die elke maatregel in één indicator teweeg brengt.

De maatregel die daarbij het slechtste scoort, valt af. Vervolgens herhaalt men deze procedure voor een volgende indicator, enz., enz. Op deze manier werkt men van de meest naar de minst belangrijke indicator, tot één maatregel overblijft.

De tweede methode heet multi-criteria-methode. Daarbij vergelijkt men alle maatregelen op alle indicatoren tegelijk. Men moet daarbij niet alleen de maatregelen per indicator rangschikken (zoals bij de eliminatie per aspect), maar men moet ze ook kunnen rangschikken op grond van hun scores op alle indicatoren tezamen.

Het gebruik van de tweede methode stelt meestal hogere eisen aan de beslisser. Zo moet hij bijvoorbeeld in het geval van een vergelijking tussen maatregel 1 en 2 in staat zijn om aan te geven of hij veel extra veiligheid, hogere kosten en veel extra neveneffecten (maatregel 1) prefereert boven weinig of geen extra veiligheid, lagere kosten en vermindering van neveneffecten (maatregel 2).

In dergelijke situaties is het meestal eenvoudiger om de methode van de eliminatie per aspect toe te passen. Daar stuit de beslisser soms ook op problemen, maar deze zijn minder gecompliceerd omdat ze steeds tot één indicator beperkt blijven. Zo moet de beslissende instantie bij een vergelijking tussen maatregel 2 en 3 op basis van hun effecten op indicator g (vrijheidsbeperking door politie) kunnen aangeven of hij "een afname van 23.000 bloedproeven" prefereert boven "weinig of geen afname van vrijheidsbeperkingen" (de betekenis van de notatie $-/0$).

Het verdient aanbeveling om eerst volgens de methode van de eliminatie per aspect een rangschikking tussen de maatregelen aan te brengen. Indien men daarin slaagt, heeft het zeker zin om het daarna ook volgens de multi-criteria-methode te proberen. Het is namelijk niet uitgesloten dat dit tot een andere uitkomst leidt. Omdat de tweede methode een afweging tussen maatregelen op grond van al hun effecten inhoudt, is deze laatste uitkomst "beter" dan het resultaat van de eerste methode. De wetenschap kan aan dit vergelijkingsproces weinig meer bijdragen. Het is de taak van de beslissers om hun beleidsvoorkeuren te expliciteren.

6.3. Verder onderzoek

Tot dusverre is gesproken over mogelijke maatregelen op basis van de beschikbare kennis. Het beleid kan evenwel van oordeel zijn dat bepaalde maatregelen in de toekomst nadere overweging verdienen wanneer er meer kennis over beschikbaar is. Enkele van de "witte plekken" in de beleidsrelevante kennis zijn: het alcoholgebruik in Nederland door

andere categorieën verkeersdeelnemers dan automobilisten; de precieze rol van alcohol bij het ontstaan van ongevallen; de relatie tussen objectieve en subjectieve pakkans.

Voorts zou toegepast onderzoek de uitvoerbaarheid van bepaalde maatregelen kunnen verbeteren: alcohol ignition interlock; methode van monsterafname bij ademanalyse-apparaten; aanpassing van de Intoxilyzer voor gebruik langs de weg.

Behalve aan onderzoek bestaat er behoefte aan een nauwkeurige registratie van het alcoholgebruik onder verkeersdeelnemers. De huidige politieregistratie (van alcoholongevallen en verdachten van rijden onder invloed) voldoet geenszins aan de eis van nauwkeurigheid. Dit was destijds één der voornaamste redenen om het SWOV-onderzoek Rijen drinkgewoonten in te stellen. Het ontwerpen van een goed registratiesysteem verdient dan ook nadere studie. Zonder goede informatie kent de overheid de omvang van het verschijnsel niet en kan zij evenmin het effect van nieuwe maatregelen op eenvoudige wijze evalueren.

LITERATUUR

- Bianchi, H. e.a. (1970). Resultaten van een enquête gehouden onder deelnemers aan het Congres Alcohol en Wegverkeer 13 en 14 maart 1970 in "Artis", Amsterdam. In: Alcohol en Wegverkeer: 129-130. Baarn, 1970.
- Hurst, P.M. (1977). Blood test legislation in New Zealand. Traffic Research Report No. 18. Ministry of Transport, Wellington, 1977.
- Noordzij, P.C. (1977). De invloed van de "weet-je-wetje-wet". Intermediair 13 (1977) 37 (september): 35-41.
- Steenhuis, D.W. (1975). Generale preventie; het effect van de strafdreiging bij rijders onder invloed. Criminologisch Instituut Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, 1975.
- SWOV (P.C. Noordzij) (1975). Gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Publikatie 1975-4N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1975.
- SWOV (P.C. Noordzij) (1976a). Rijden onder invloed; een literatuurstudie. Publikatie 1976-5N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1975.
- SWOV (C.C. Schoon & A. Edelman) (1976b). Lichtmasten; onderzoek naar het gedrag van lichtmasten bij zijdelingse en frontale botsproeven met personenauto's. Publikatie 1976-6N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1976.
- SWOV (C.C. Schoon & A. Edelman) (1976c). Gevaren bij het omvallen van lichtmasten; overwegingen bij het plaatsen van voor personenauto's weinig agressieve lichtmasten. Publikatie 1976-7N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1976.
- SWOV (J.A.G. Mulder & P.C. Noordzij) (1977). Ademanalyse-apparaten; beproeving van apparatuur voor de bepaling van het alcoholgehalte in uitademingslucht onder laboratorium- en praktijkomstandigheden. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1977.
- SWOV (P.C. Noordzij, J.A.G. Mulder & A.A. Vis) (1978). Alcoholgebruik onder automobilisten; 2e herziene en uitgebreide druk. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1978.
- SWOV (G. van den Brink & J.J. de Gier) (1979). Ontnuchteringsmiddelen. Publikatie 1979-3N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1979.
- Verburgt, J.W. (1977). De bloedproef, nieuwe stijl. Delikt en delinkwen 7 (1977) 6 (juni): 376-388.

AFBEELDINGEN EN TABELLEN

Afbeelding 1. Verdeling van BAG-waarden van automobilisten tijdens weekeindnachten in 1970-1977 (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)

Afbeelding 2. Per kwartaal voortschrijdende jaartotalen van dodelijke ongevallen

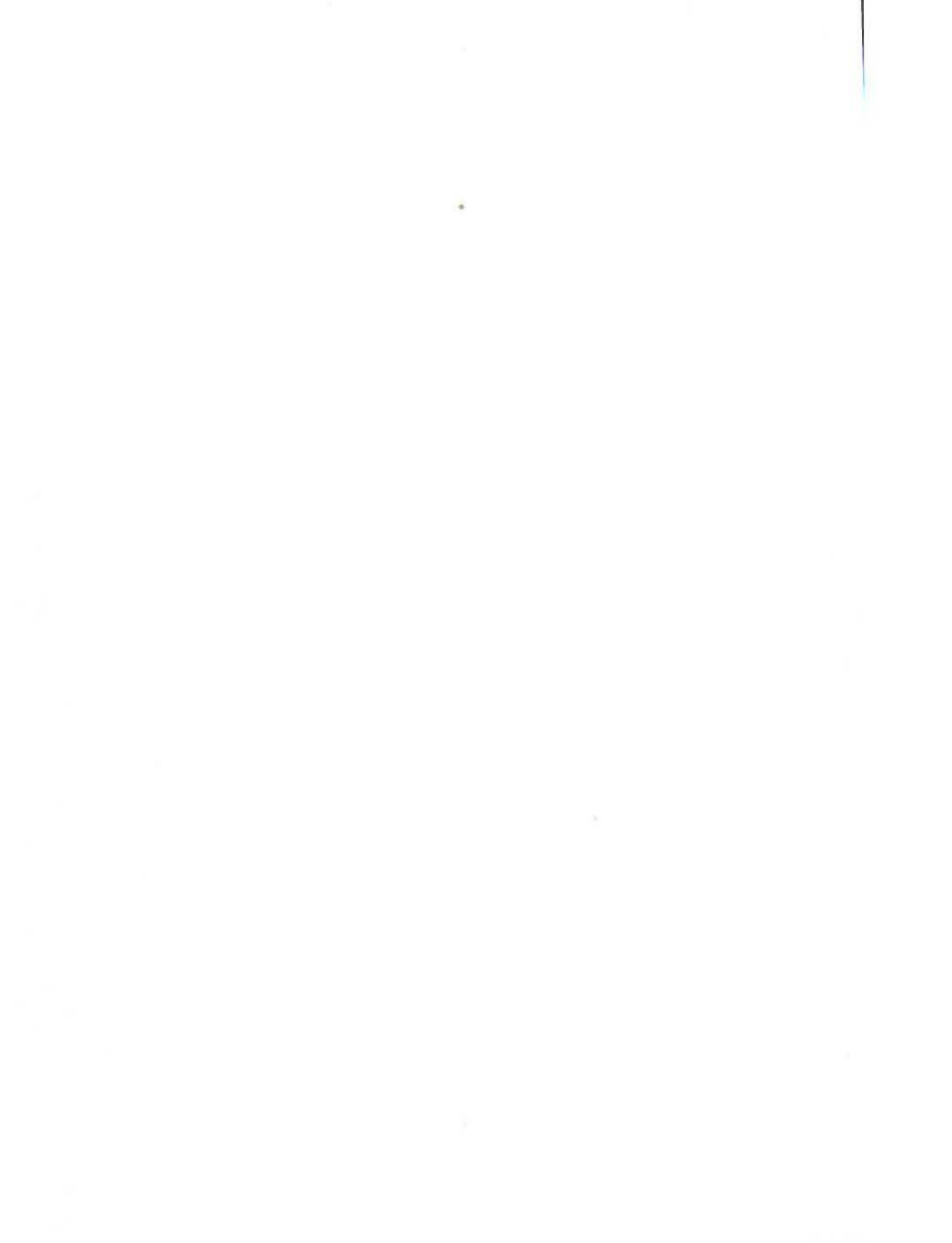
Afbeelding 3. Per kwartaal voortschrijdende jaartotalen van dodelijke ongevallen met personenauto's, opgesplitst naar dagsoort en dag of nacht

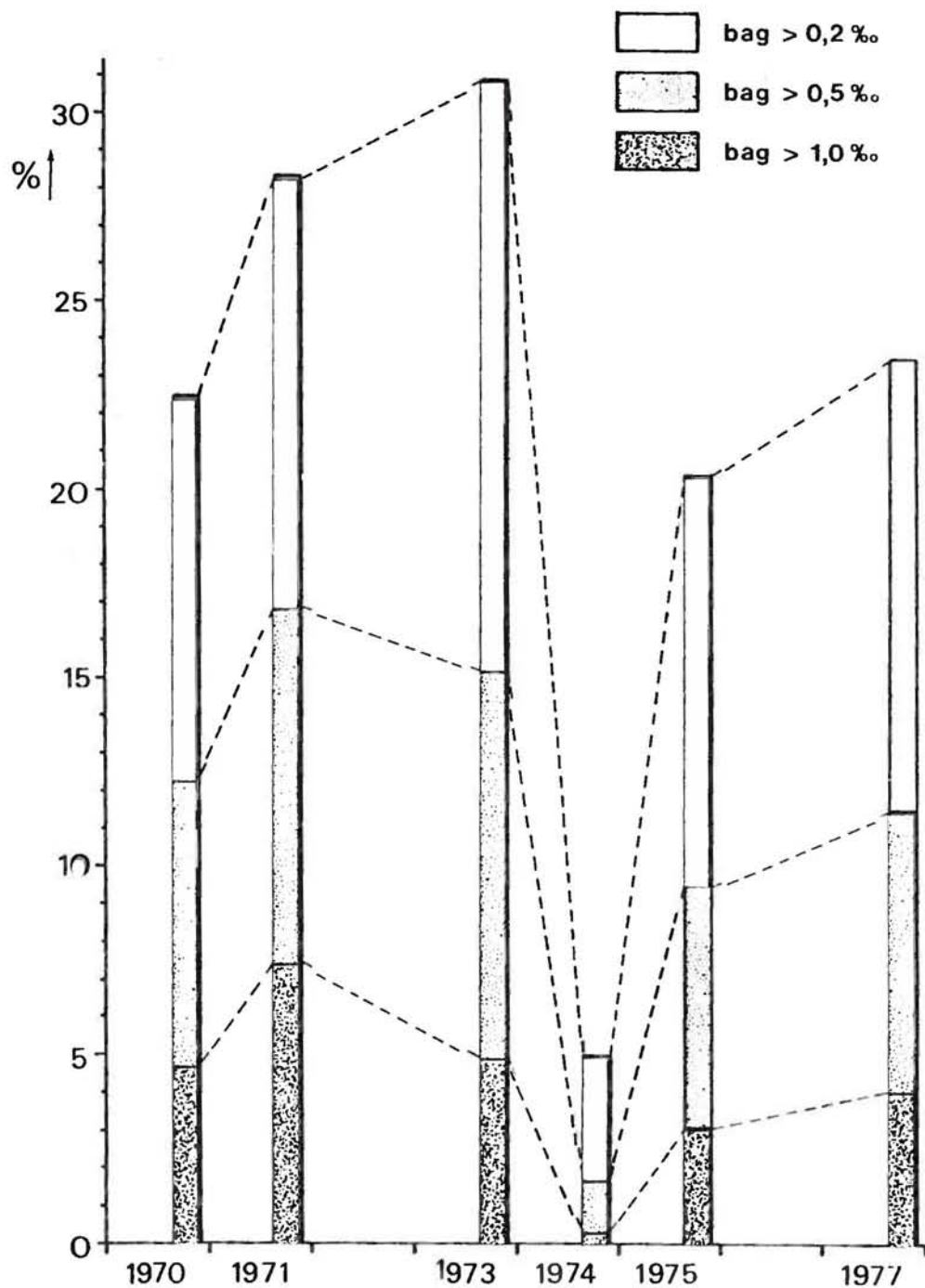
Tabel 1. Afdoening van ter kennis van de politie gekomen overtredingen van art. 26 W.V.W.

Tabel 2. Opvatting van automobilisten in weekeindnachten 190-1977 over onveiligheid eigen alcoholgebruik in het algemeen (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)

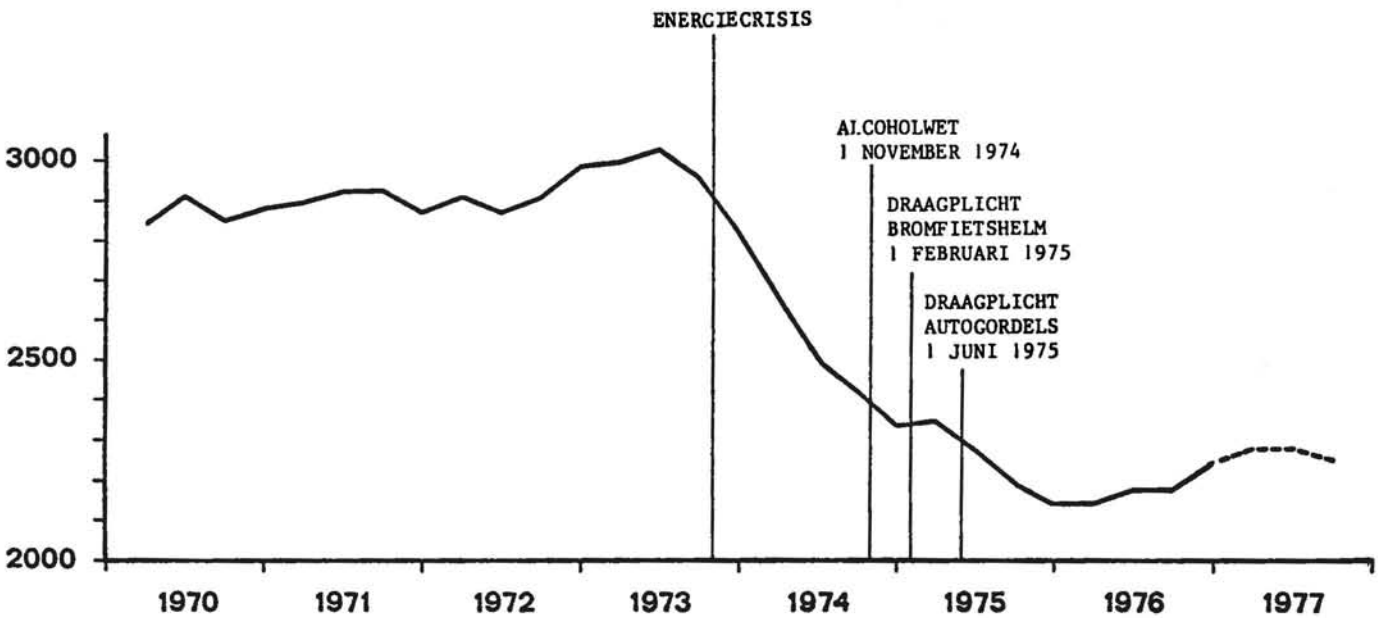
Tabel 3. Kennis van het wettelijk toegestane BAG, uitgedrukt in aantal glazen, onder automobilisten in weekeindnachten van 1975, naar BAG-klasse (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)

Tabel 4. Verdeling van de hoge BAG's (boven 1,0 o/oo) in weekeindnachten, naar tijdstip en dag in 1977 (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)

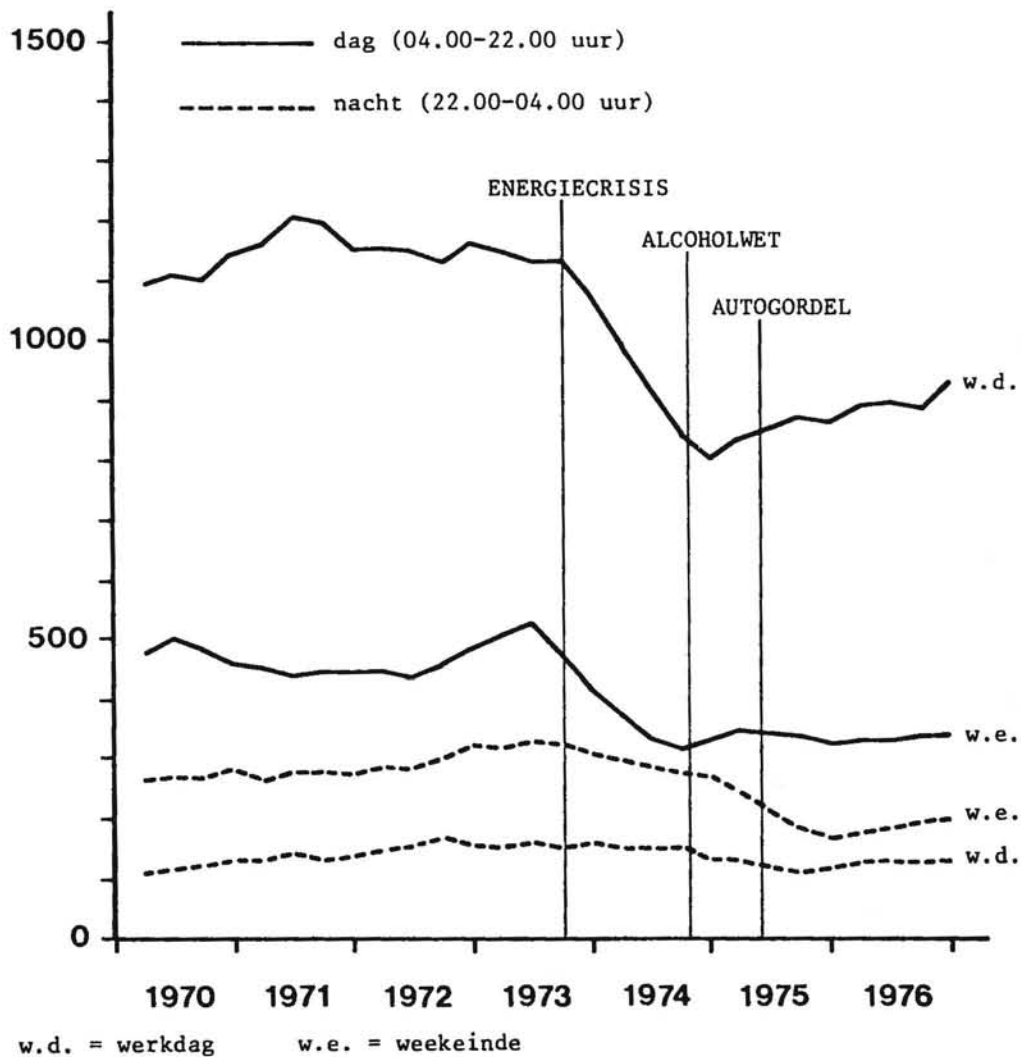




Afbeelding 1. Verdeling van BAG-waarden van automobilisten tijdens weekeindnachten in 1970-1977 (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)



Afbeelding 2. Per kwartaal voortschrijdende jaartotalen van dodelijke ongevallen



Afbeelding 3. Per kwartaal voortschrijdende jaartotalen van dodelijke ongevallen met personenauto's, opgesplitst naar dagsoort en dag of nacht

Jaar	Processen- verbaal*	Veroordelingen**				
		totaal	met onvoorwaard. gevangenisstraf		met ontzegging rijbevoegdheid	
			abs.	%	abs.	%
1971	9 222	5 703	3 719	65,2	5 508	96,6
1972	10 250	6 570	3 934	59,9	6 370	97,0
1973	10 772	7 132	3 885	54,5	6 919	97,0
1974	11 774	?	?	?	?	?
1975	20 308	11 901	4 291	36,1	10 585	88,9
1976	24 556	16 476	?	?	?	?

* bron: CBS-Maandstatistiek van Politie en Justitie

** bron: CBS-Toepassing der Wegenverkeerswet (1971-1975; voor 1975 zijn de 898 veroordelingen voor art. 33a inbegrepen)
CBS-Maandstatistiek van Politie en Justitie (1977)

Tabel 1. Afdoening van ter kennis van de politie gekomen overtredingen van art. 26 W.V.W.

mening over veilig aantal glazen	1970		1973*		1975		1977	
	abs.	% cum.	abs.	% cum.	abs.	% cum.	abs.	% cum.
geen enkel	108	2,1	8	0,5	1 238	5,0	3 380	8,8
1 of 2	1 115	23,6	304	20,6	6 264	30,3	9 326	33,1
3 of 4	1 608	54,6	428	48,9	5 941	54,3	9 275	57,2
5 of 6	1 082	75,5	296	68,4	4 229	71,4	5 724	72,1
7 of 8 (1977: 7 t/m 9)	345	82,2	114	75,9	1 663	78,1	1 999	77,3
9 of 10	465	91,2	177	87,6	1 904	85,8		
11 t/m 15 (1977: 10 t/m 14)	228	95,6	89	93,5	966	89,7	3 060	85,3
meer dan 15 (1977: m.d. 14)	137	98,2	66	97,9	647	92,3	1 819	90,0
weet niet, hangt er van af	98	100	33	100	1 923	100	3 859	100
totaal	5 186		1 515		24 775		38 442	

* ongewogen aantallen

Vraagstelling: 'Hoeveel glazen alcohol kunt u op een avond gebruiken, op een feestje waar chips en kleine hapjes worden gepresenteerd, om nog te kunnen rijden zonder extra kans op een ongeval?'
(alleen gevraagd aan degenen die weleens drinken voordat zij moeten rijden)

Tabel 2. Opvatting van automobilisten in weekeindnachten 1970-1977 over onveiligheid eigen alcoholgebruik in het algemeen (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)

mening over toegestane aantal glazen	onder 0,5 o/oo		0,5-1,0 o/oo		boven 1,0 o/oo		onbekend		totaal	
	abs.	% cum.	abs.	% cum.	abs.	% cum.	abs.	% cum.	abs.	% cum.
1	1 762	4,5	97	3,5	38	2,8	0	0,0	1 897	4,3
1 à 2	565	5,9	4	3,6	4	3,1	0	0,0	573	5,6
2	12 971	39,0	808	32,5	324	27,2	100	28,7	14 203	38,1
2 à 3	1 191	42,0	172	38,7	70	32,4	30	37,3	1 463	41,5
3	5 904	57,1	495	56,4	245	50,6	58	53,9	6 702	56,9
3 à 4	525	58,4	48	58,1	3	50,8	0	53,9	576	58,2
4	1 975	63,4	174	64,3	75	56,4	11	57,1	2 235	63,3
4 à 5	293	64,1	6	64,5	6	56,8	0	57,1	305	64,0
5	838	66,2	78	67,3	23	58,5	0	57,1	939	66,2
6 en meer	1 017	68,8	117	71,5	89	65,1	11	60,3	1 234	69,0
weet niet	12 125	100	793	100	470	100	139	100	13527	100
totaal	39 166		2 792		1 347		349		43 654	

Vraagstelling: "Kunt u dit (het wettelijk toegestane BAG) ook uitdrukken in het aantal glazen alcoholhoudende drank? Zo ja: hoeveel glazen zijn dat?"

Tabel 3. Kennis van het wettelijk toegestane BAG, uitgedrukt in aantal glazen, onder automobilisten in weekeindnachten van 1975, naar BAG-klasse (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)

tijdstip	vrijdag	zaterdag	zondag	totaal
22.00 - 24.00 uur	14	8	12	34
24.00 - 02.00 uur	11	16	7	34
02.00 - 04.00 uur	14	13	5	32
totaal	39	37	24	100

Tabel 4. Verdeling van de hoge BAG's (boven 1,0 o/oo) in weekeindnachten, naar tijdstip en dag in 1977 (Bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)

